137 PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES

FOLKLORE DE CHAMPAGNE

Mémoires d'un cantonnier

BIMESTRIEL 25,00 F

OFFRE SPÉCIALE 7/5

VOUS VOUS ABONNEZ

Vous payez 5 numéros (25 F × 5 = 125 F)
Vous recevez 6 numéros
et nous vous offrons
en cadeau de bienvenue
1 numéro gratuit supplémentaire
(6 + 1 = 7 numéros !)

safac

VOUS ÊTES ABONNÉ

Invitez un ami à s'abonner
Offrez-lui un abonnement
Il profitera de notre offre de bienvenue
(7 numéros pour le prix de 5)
et votre abonnement personnel
sera automatiquement prolongé
d'un numéro

Pour le prix d'un abonnement vous vous constituez une formidable collection de 264 pages passionnantes au format européen, illustrées de près de 500 photos et documents inédits

Radio France
REIMS
95.1 94.8 103.4
CHÂLONS ÉPERNAY

le patrimoine
l'histoire locale
les savoir-faire
du pays de Langres
c'est sur...

RADIO
PAYS DE
LANGRES

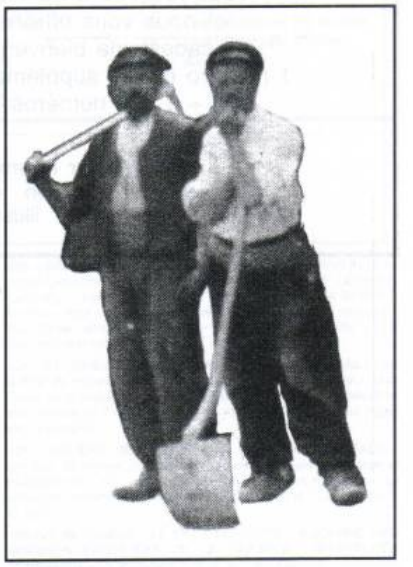
Imprimerie
LEDUCQ S.A.

Tous travaux typo et offset

Place Paul Beaufort - 51000 FAGNIÈRES
Téléphone 26.68.36.18

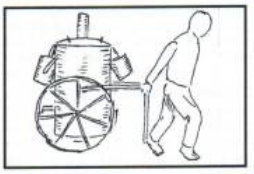
PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES FOLKLORE DE
CHAMPAGNE

137



Cantonniers en 1908 à Chavanges (Coll. privée)

Crédit photographique : Jules Rosier



5 **MEMOIRES D'UN CANTONNIER**
Jules Rosier

28 **BEL EN CHEIT**

30 **LIJOU**
Revue des revues échangées

Recherche cartes postale
pies C.P.) concernant le
chevaux en travaux de
urbain, transports de ma
lés) pour la période 182
Ardenne. ☎ 26

29 **QUÊLOU**
Rubrique des collectionneurs

safac

FOLKLORE DE CHAMPAGNE, revue du Patrimoine, des Arts, Traditions, Artisanats et techniques de la région Champagne-Ardenne, est une édition de la **Société des amateurs de folklore et arts champenois,** association Loi 1901, SIRET 3336 1151.011 APE 9723, agréée Jeunesse et Sports n° 10.7/10.08.66 CCP 20041 01002 0000221 R 023 33 Châlons sur Marne. Siège social : 21, rue d'Arcis 10170 Les Grandes Chapelles. Tél. 25 37 51 09. Antenne Marne : 40, rue des Artisans 51000 Châlons sur Marne.

Conseil d'administration : Président d'honneur Jean Daunay. Président Michel Coutant. Directeur régional Gilbert Roy.

Directeur de la publication Gilbert Roy. Secrétaire Michèle Andrieux. La rédaction n'est pas responsable des textes et photos reçus qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. L'envoi de documents implique l'accord de leur auteur pour leur libre publication. Les indications de marques et les adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles sont données à titre d'information sans but publicitaire. Toute reproduction des textes, photos et dessins publiés est interdite sauf autorisation écrite de l'éditeur.

Commission paritaire n° 53035. Maquette et mise en pages Gilbert Roy. Photocomposition Lysiane Mangeot. Spiral photogravure. Impression offset imprimerie Leducq S.A. 51000 Fagnières. Imprimé en France.

La safac est subventionnée par le Conseil Général de l'Aube, le Conseil Général de la Marne et la Ville de Châlons sur Marne.

OFFRE SPÉCIALE 7/5

VOUS VOUS ABONNEZ

Vous payez 5 numéros (25 F × 5 = 125 F)
Vous recevez 6 numéros
et nous vous offrons
en cadeau de bienvenue
1 numéro gratuit supplémentaire
(6 + 1 = 7 numéros !)

safac

VOUS ÊTES ABONNÉ

Invitez un ami à s'abonner
Offrez-lui un abonnement
Il profitera de notre offre de bienvenue
(7 numéros pour le prix de 5)
et votre abonnement personnel
sera automatiquement prolongé
d'un numéro

Pour le prix d'un abonnement vous vous constituez une formidable collection de 264 pages passionnantes au format européen, illustrées de près de 500 photos et documents inédits

EDITION NUMÉROTÉE

Réalisez une collection de reproductions de gravures et tableaux inédits (format 50 × 60 cm marges comprises).

Tirage limité et numéroté.

Le premier dessin édité est un portrait de Mme de N. par A.-F. Arnaud († 1846).

AVIS A NOS ABONNÉS ET LECTEURS,

Votre revue FOLKLORE DE CHAMPAGNE subit, actuellement, le contrecoup de la crise économique qui secoue le pays. Si, malgré les soucis qui les assaillent, nos abonnés nous restent fidèles, nos ventes en librairies ont chuté et les subventionnements de nos partenaires tant publics que privés ne suivent pas tous l'augmentation du coût de la vie.

D'autres revues similaires à la nôtre ont déjà dû mettre "la clé sous la porte" ou se réduire à ne publier qu'un feuillet photocopié. Nous voulons poursuivre notre action en espérant pouvoir, une fois de plus, surmonter cette crise. Pour cela nous nous voyons contraints de réaliser quelques économies en réduisant notre pagination. Ne soyez donc pas surpris si FOLKLORE DE CHAMPAGNE vous apparaît aujourd'hui plus léger. Nous espérons bien qu'avec votre aide et le soutien de votre confiance, ce mauvais passage pourra être surmonté.

En vous remerciant de votre fidélité.

La SAFAC à votre service.

safac COLLECTION

PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES FOLKLORE DE CHAMPAGNE

ANCIENNE SERIE format 16 X 24

57 Vieux bal à Celles
58 Mires et empiriques
59 Les roulées de Pâques
61 Le carillonneur
62 Des puits
64 Les archers
65 La foudre dans l'Aube
66 Le feu du ciel
67 Révolte du Barséquanais
69 Ferme à Channes
70 St André les Vergers
83 Labours à Channes
84 La craie à Chepy
85 Les chemises de femme
88 Nos charrues d'Aube
89 Au lavoir

NOUVELLE SERIE ft européen

90 - LE COQ DE CLOCHER - Cô, jau, pou - Coqs et légendes - Coqs et symbole - Coq et clocher - Carnaval sur la sellette - "Les Fluteaux" de Wassy.

91 - LA MUSETTE, HAUTBOIS PASTORAL - Chant de paille - Hautbois moyennageux - Hautbois et musette - La musette - Sonnons voire - Coqs de clocher - Coq illustré - Coq paratonnerre - "Les Chenevotots" de St André.

92 - BONNETERIE DE ROMILLY EN CARTES POSTALES - Romilly-les-Chaussettes - Romilly bourg-boum - La bonneterie - Bas et chaussettes - Romilly-sur-Seine - La Romillonne - Hubert bonn'tier circulaire - Lou cô - Les Aiguayés de Phalcoq - Carnaval - "Les Becuyes" de Romilly.

93 - LE GRAIN SOURCE D'ENERGIE - Le grain - La fertilisation - La terre - Les semailles - Les ennemis du grain - La moisson - Le battage - L'engrangement - L'agro-alimentaire - La meunerie - L'agrobiologie - "Les Jasées" de Châlons.

94 - LE LANGAGE TROYEN DU XVIII^e - Les Ephémérides troyennes - le parler troyen - Le P.A.E. - L'Champeignat ? Lavou ? - Ecrire l'oralité - Un fournil à Fresnoy - "Jeune Champagne" de Troyes.

95 - LA VANNERIE A JOURS DE BUSSIERE-LES-BELMONT - Les Racines - Bussières-les-Belmont - Les osiers - Les vanniers - Leveurs et marchands - La St Antoine - Chant de vannier - Parler morieu - "Les Morelles" de Ste Marie-du-Lac

96 - NOCES ET BANQUETS A MAILLY-LE-CAMP - A l'auberge Le St Eloi - La journée d'une serveuse - Mariages et banquets - 50 desserts à l'ancienne - Le "Crac" de Creney.

97 - BIERES ET BRASSERIES A ST DIZIER - Bières de l'Est - Brasserie malterie Thomas - Brasserie Fort Carré - Mémoire d'ouvrier - Tégestophilie - "Les Jolivettes" de Reims.

98 - LA VIE AU MARAIS DE VILLECHETIF, CRENEY, ARGENTOLLES - Le marais de Villechétif - Vivre du marais - La vie au marais - Bel en cheit.

99 - VINS ET LIQUEURS NATURELS, 100 RECETTES A FAIRE SOI-MEME - Verrerie ancienne - Vins et liqueurs - Hautbois d'ortie - Le coq de Villeret.

100 - LE PARLER DU NOGENTAIS, DIALECTE CHAMPENOIS - Le parler du Nogentais - Aux mariniers nogentais - Alfred Boucher - Glaude & Marie.

101 - CUISINE TRADITIONNELLE, 80 BONNES VIEILLES RECETTES - Cuisine traditionnelle - 80 bonnes vieilles recettes - La batterie de cuivres - Glaude & Marie - Bonnetier avant 14 - "Les Cnas dou solé" des Riceys.

102 - CARNAVAL DE WASSY, COSTUMES ET COUTUMES - Carnaval de Wassy - Masques, mascarades et chienlits - Souvenirs - Costumes de carnaval - Les osières à Balnot - Glaude & Marie - Un p'tit monde.

103 - ST SEBASTIEN, PATRON DES ARCHERS - Programme du Bouquet provincial - Aux origines des Compagnies - Ordre de St Sébastien - St Sébastien symbole - Marbrais - L'arc en B.D.

104 - SEIGNEURS ET PAYSANS AU XVIII^e, LA MOTTE-TILLY - Le château de la Motte-Tilly - Abbé Ternay, seigneur de la Motte - Paysannerie au XVIII^e - Ste Geneviève de Nogent-sur-Seine.

105 - APPRENTI COUTELIER A FORCEY - Un apprenti coutelier - Le village de Forcey - Histoires de boutique - Glaude & Marie.

106-107 (N° double) - CONTES DROLATIQUES EN B.D. - Les reverbères - L'église souillée - Le képi du facteur - La croix St Roch - Le pont aux ânes - La faute - St Nicolas et les pompiers - La foire au pecnot - La Maison à la Turque de Nogent-sur-Seine - Une paysanne en carafe - St Sabastien à Thoult-Tronay - Charivari à Ramerupt.

108 - LA FEE ELECTRICITE - La "Creney" - Souvenance Réclames 1900, pub d'hier - Glaude & Marie - Boutique de colleron.

109 - MAIRY SUR MARNE - Souvenirs sur Mairy - Mairy en documents - Le coq de St Etienne - Rues d'Estissac - Envois illustrés.

110 - RONDES ET BRANLES DE CHAMPAGNE - Le château de la Motte-Tilly - Rondes et branles - Branle simple - Branle coupé - Branle vieux - Branle sauté - Rondeau - Rondeau coupé - Branle du petit homme- Polka de Chigny - Ronde de la Belle - Jasées.

111 - LA GIROUETTE, ENSEIGNE POPULAIRE ET ARTISANAT D'ART - 333 girouettes de Champagne - Artisans d'aujourd'hui - 1943 à Troyes.

112 - LE COSTUME CHALONNAIS (1830-1848) - Louis Barbat - Le costume châlonnais en gravures - Polka-seyote - Polka de Vitry-le-François - Parler champenois - La fée électricité.

113 - L'AUBE ET LA REVOLUTION - Bicentenaire - L'Aube et la Révolution - Danton - A Bar-sur-Aube, Bar-sur-Seine, Brienne-le-Château, Chaource, Marigny-le-Châtel, Méry-sur-Seine, Nogent-sur-Seine - Branle coupé - Girouettes.

114 - CHAUMONT 1939-1989, 50 ANS D'APPRENTISSAGE PUBLIC - L'apprentissage avant 1939 - Le Centre Pasteur - Du C.A. Dampierre au CET Damremont - Du LEP Ashtom au Lycée Profesionnel - Personnel enseignant - Valse des Roses - Gigue romillonne.

115 - GLAISIERS DU PROVINOIS, UN METIER, UN LANGAGE - Glaisières du Provinois - Langage des glaisiers - Glaise et toponymie - Jeu de la plque - Valse "Les dilettantes".

116 - AY SOUS LA REVOLUTION - Famines et crise économique - La garde nationale et la guerre - Nobles et émigrés - Les écoles - La vie religieuse - H. Faillenot, violoniste.

117 - REIMS, DOLEANCES DES VIGNERONS ET PAYSANS - Reims, doléances du bailliage - Plaintes, remontrances et doléances - Etats-Généraux et réformes - Parler champenois - Chant de quête de Mai - Complainte des Bordes.

118 - TROYES, LE CADRAN SOLAIRE - POTERIE A CHAOURCE - Le cadran solaire - Girouettes - La "Gloire-Dieu" - Chaource, un site potier Renaissance - "Champagne-Polka" - Hilaire Faillenot - Sombres et jachères.

119 - GENS DU VOYAGE, THEATRE LAMARCHE-BERTHIER-DHONT - Gérard Berthier, enfant du voyage - Henri Pierre, acteur "étranger" - Marcel Favard - Polka, Mazurka, Valse des Riceys - Conservation du raisin - Coqs de clocher - Circuit de l'est - Chant de noces - Hoé ! Champenois ! - Super-halette..

120-121 (N° double) - LE TELEPHONE EN LIGNE AVEC SON TEMPS - Le télégraphe optique chappe - Le télégraphe électrique baudot - Le téléphone, le réseau, les centraux - Télécommunication hertzienne - Bercenay-en-Othe - La grève de 1909 - La femme et le téléphone - Mémoire et souvenirs.

122 - PIERRE ET GEORGE LORNE, LABOUREURS AU XVIII^e - LOUIS ROUSSELOT FACTEUR RURAL EN 1909 - Pierre Lorne, aubergiste et laboureur en 1785 - Pierre-George Lorne, laboureur en 1795 - Louis Siméon Rousselot, facteur receveur rural, 1909-1935.

123 - GENS DU VOYAGE (II) LES THEATRES POPULAIRES - André Lamarche - Lamberty - Berthier-Lamberty - TNP Lamarche-Lamberty - Lamarche-Berthier - Lamarche - Taburet-Berthier - Berthier- Riga - Lamarche-Berthier-Dhont - Musique : mazurka - P.G. Lorne, laboureur au XVIII^e - La corvée des chemins - Facteur-receveur rural.

124 - P.L. PRIEUR DE LA MARNE - LE CALCUL DIGITAL - Une famille de notables de Sommessous - Pierre-Louis Prieur alias Prieur de la Marne - Prieur aux armées de Champagne - Missions aux armées en 1793 - Le déclin politique et l'exil - Calcul digital de Compagnon.

125 - LES EPIS DE FAITAGE - LA SEIGNEURIE DE PALIS - Les épis de faîtage, collection du Musée de Troyes - Tournage et modelage d'un épi - La seigneurie de Pâlis - Les seigneurs - La justice et les droits - Le château - La bibliothèque - La Révolution et après.

126-127 (N° double) - LE PETIT-FAGNIERE - ADOLPHE JACQUESSON INVENTEUR DE LA CAPSULE - MARTELAGE FORESTIER - Le Petit-Fagnière et la "Rive-Gauche" - L'épopée Jacquesson - Inventions et brevets d'Adolphe Jacquesson - La Maison Jacquesson & Fils - Le vignoble fagnièrot - Marteaux et martelage forestiers.

128 - GENS DU VOYAGE (3) ; THEATRE LBD - POUGY 1914-1918 - Pougy, souvenirs de la guerre 1914-1918 - Théâtre LBD, tournées 1930-1937 - Souvenirs... côté fauteuils, courrier des lecteurs - Lijou.

129 - COURSAN EN OTHE 1894, INVENTAIRE MOBILIER - Le calendrier républicain - La seigneurie de Pâlis (2) - Airs à danser : "Jeanne de Castille" H. Aubert, "Rêve de Printemps" H. Faillenot - Prénoms et patronymes d'antan - Mairy-sur-Marne (2).

130 - MARANVILLE, LES BILLARDIERS HIOLLE-KLEIN - Maranville - Le village et la scierie - Les billardiers - Chansonnette 1900 : "Sacade" champenoise - Complainte : le crime de Labrosse - Airs à danser : "Rosalina", valse H. Faillenot - Jasées - Lijou - Quélou.

131 - PLANTY - BORNAGE DE MANANTS - HAUTEVILLE 1827 - INVENTAIRE MOBILIER - Médaille de Ste Hélène - Photos de mariages - Jasées - Lijou - Quélou.

132 - 14-18, CARNET DE ROUTE D'UN CHASSEUR A PIED - Calendrier Républicain, Jasées, Lijou...

133-134 (N° double) - LES PAUVRES A TROYES DE 1630 A 1789 - La pauvreté - La société devant la pauvreté - Bientaisance, répression, réformes - Notes - Bibliographie - Lijou - Quélou.

135 - PHOTOGRAPHES TROYENS 1896-1919 - CHALONS AU FIL DE L'EAU - Jasées - Lijou - Quélou.

136 - MENISSIER JOSEPH CONSTANT, PEINTRE RELIGIEUX CHAMPENOIS - Ajours de contrevent - Histoires courtes - Lijou - Quélou.

137 - MEMOIRES D'UN CANTONNIER - Bel en cheit - Lijou - Quélou.

EPUISE			65		10 F	84		12 F	93		25 F	101	EPUISE		109		25 F	117		25 F	125		25 F	133		40 F
EPUISE			66		10 F	85		25 F	94	EPUISE		102		25 F	110		25 F	118		25 F	126		40 F	134		
57		10 F	67		10 F	86		25 F	95	EPUISE		103		25 F	111		25 F	119		25 F	127			135		25 F
58		10 F	69		10 F	88		15 F	96	EPUISE		104		25 F	112		25 F	120		45 F	128		25 F	136		25 F
59		10 F	70		10 F	89		15 F	97	EPUISE		105		25 F	113		25 F	121			129		25 F	137		25 F
61		10 F	72	EPUISE		90	EPUISE		98		25 F	106		45 F	114		25 F	122		25 F	130		25 F			
62		10 F	73	EPUISE		91		25 F	99	EPUISE		107			115		25 F	123		25 F	131		25 F			
64		10 F	83		12 F	92		25 F	100		25 F	108		25 F	116		25 F	124		25 F	132		25 F			

BULLETIN DE COMMANDE AU VERSO

PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES FOLKLORE DE

CHAMPAGNE

JE M'ABONNE

VEUILLEZ ENREGISTRER MON ABONNEMENT POUR 6 NUMEROS A LA PLUS BELLE REVUE REGIONALE D'ARTS, TRADITIONS, ARTISANATS ET TECHNIQUES DE CHAMPAGNE-ARDENNE

Madame, Mademoiselle, Monsieur

NOM _____

PRENOM _____

PROFESSION (facultatif) _____

ADRESSE _____

_____

VILLE _____

CODE POSTAL _____

BUREAU DISTRIBUTEUR _____

Règlement à l'ordre de SAFAC joint par

❑ chèque ❑ mandat ❑ CCP 221 R Châlons-sur-Marne

Date et signature

TARIF 1993/1994

- ❑ **Normal 125 F**
- ❑ **Soutien 150 F**
- ❑ **Bienfaiteur 300 F**
- ❑ **Etranger 165 F**

DETACHEZ CE BULLETIN
JOIGNEZ-Y VOTRE REGLEMENT
POSTEZ AUJOURD'HUI MEME

137

safac

safac 10170 Les Grandes Chapelles
safac 40 rue des Artisans 51000 Châlons s/ Marne

PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES FOLKLORE DE

CHAMPAGNE

ABONNEMENT POUR UN AMI

De la part de

M. _____

Adresse _____

VEUILLEZ ENREGISTRER L'ABONNEMENT POUR 6 NUMEROS A LA PLUS BELLE REVUE REGIONALE D'ARTS, TRADITIONS, ARTISANATS ET TECHNIQUES DE CHAMPAGNE-ARDENNE DE

Madame, Mademoiselle, Monsieur

NOM _____

PRENOM _____

PROFESSION (facultatif) _____

ADRESSE _____

_____

VILLE _____

CODE POSTAL _____

BUREAU DISTRIBUTEUR _____

Règlement à l'ordre de SAFAC joint par

❑ chèque ❑ mandat ❑ CCP 221 R Châlons-sur-Marne

Date et signature

TARIF 1993/1994

- ❑ **Normal 125 F**
- ❑ **Soutien 150 F**
- ❑ **Bienfaiteur 300 F**
- ❑ **Etranger 165 F**

DETACHEZ CE BULLETIN
JOIGNEZ-Y VOTRE REGLEMENT
POSTEZ AUJOURD'HUI MEME

safac

safac 10170 Les Grandes Chapelles
safac 40 rue des Artisans 51000 Châlons s/ Marne

PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES FOLKLORE DE

CHAMPAGNE

REPRODUCTION TIRAGE LIMITÉ NUMÉROTÉ

JE DESIRE ACQUERIR LES REPRODUCTIONS

❑ PORTRAIT DE Mme de N.
PAR A.F. ARNAUD 100 F

Madame, Mademoiselle, Monsieur

NOM _____

PRENOM _____

PROFESSION (facultatif) _____

ADRESSE _____

_____

VILLE _____

CODE POSTAL _____

BUREAU DISTRIBUTEUR _____

Règlement à l'ordre de SAFAC joint par

❑ chèque ❑ mandat ❑ CCP 221 R Châlons-sur-Marne

Seuls les ordres accompagnés du règlement seront pris en compte)

Date et signature

DETACHEZ CE BULLETIN
JOIGNEZ-Y VOTRE REGLEMENT
POSTEZ AUJOURD'HUI MEME

safac

safac 10170 Les Grandes Chapelles
safac 40 rue des Artisans 51000 Châlons s/ Marne

PATRIMOINE ARTS TRADITIONS ARTISANATS TECHNIQUES FOLKLORE DE

CHAMPAGNE

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

VEUILLEZ M'ADRESSER LES NUMEROS COCHES D'UNE CROIX

Madame, Mademoiselle, Monsieur

NOM _____

PRENOM _____

PROFESSION (facultatif) _____

ADRESSE _____

_____

VILLE _____

CODE POSTAL _____

BUREAU DISTRIBUTEUR _____

Je suis abonné OUI ❑ NON ❑

Règlement à l'ordre de SAFAC joint par

❑ chèque ❑ mandat ❑ CCP 221 R Châlons-sur-Marne

ATTENTION certains numéros sont en stock très réduit. Vérifiez que vous avez bien là notre dernière mise à jour.

Envoi franco de port et d'emballage pour la France.

Pour l'Etranger, ajouter 3 FF de port complémentaire par exemplaire. Merci.

Date et signature

DETACHEZ CE BULLETIN
JOIGNEZ-Y VOTRE REGLEMENT
POSTEZ AUJOURD'HUI MEME

safac

safac 10170 Les Grandes Chapelles
safac 40 rue des Artisans 51000 Châlons s/ Marne

Jules ROSIER

Mémoires d'un cantonnier

Can-ton-nier... On y reste !!!

Né en 1921, j'avais 18 ans à la guerre et j'ai passé les quatre années d'occupation à travailler en culture, dans l'Aube, chez ma sœur. A la Libération, je me suis engagé pour la durée de la guerre. Après seize mois passés à vadrouiller un peu partout en France, je finis mon temps de service en Allemagne. Libéré au mois de novembre, je revins près de ma mère, à Nuisement-aux-Bois.

Pour occuper ce premier hiver, je façonne du bois au stère dans l'Argentolle. Le printemps revenu, je fais le journalier chez les cultivateurs du village. J'entreprends un hectare de betteraves sucrières. Que de mal ! La terre est vraiment basse !... Un nouvel hiver à misérer...

Au printemps, il me faut me décider pour un métier. Deux possibilités s'offrent à moi : facteur ou cantonnier. J'ai un camarade qui est facteur à la Poste. Il me parle d'une place vacante aux Grandes-Côtes, près de chez moi. J'hésite car ces militaires de retour d'Indochine sont prioritaires. Peut-être ne serais-je jamais nommé ou, peut-être le serais-je loin de chez moi ? Ma mère, âgée, n'est plus très valide et j'ai, ici, ma maison et "mon petit bien"... Je peux aussi être cantonnier et, sur place ! J'apprends qu'un auxiliaire ne donne pas satisfaction et va, bientôt, être remercié. Je décide donc d'aller voir le chef cantonnier, M. Morlet, habitant aux Grandes-Côtes. Il prend ma candidature en note et doit me prévenir en temps voulu; je fais une demande écrite et, je suis admis ! Je commencerai donc le Premier Avril 1947... Est-ce un poisson ?...

Premiers travaux

Premier avril au matin, bon petit déjeuner car la journée sera peut-être dure. Il fait beau. Je me rends à l'entrée de Nuisement où nous devons relever des buses qui sont bouchées. Je retrouve le chef et quelques nouveaux camarades. présentations et premières paroles :

– *"As-tu amené à boire pour ton entrée au chantier ? Un litre de vin de ta vigne ?"*

J'avoue que je n'y avais pas pensé ! Me voilà tout de suite dans l'ambiance...

Je n'ai pas encore d'outillage. Pour ce travail, on m'en prête. J'irai demain aux Côtes, chercher ma brouette à roue ferrée, une pelle ronde, une carrée, une fourche à cailloux, un pic et une pioche. Je ne toucherai ma faux que plus tard. Je fais donc ma première journée de travail dans l'Administration, avec un grand "A", une journée pas trop dure, animée de quelques "poissons d'avril" et d'un peu de boisson.

Le deux, je vais donc à pied chercher mon outillage puis je continue la journée à "*faire du fossé*" à l'entrée et à la sortie des buses.

Le trois, mon chef m'invite à faire le "tour du propriétaire". Nous partons donc à bicyclette.

Mon parcours – qui s'appelle 55 E (E. pour embranchement), commence à l'intersection des CD 13 et CD 60, passe par Nuisement-aux-Bois, Chantecoq et arrive à Giffaumont, soit, environ, 6 kilomètres 300. C'est une route de désenclavement, départementale depuis 1938. Elle a été rechargée sur une largeur de 5 m en pierre blanche et tendre de Haute-Marne. Elle n'a reçu qu'un seul goudronnage, lors de sa construction. Bien que cette voie ne soit pas très passagère, l'état de la chaussée n'est pas brillant ! Les roues ferrées des véhicules à chevaux ont broyé les gravillons, creusé des ornières dans la pierre tendre et de nombreux "nids de poules" jalonnent le parcours. Par manque de circulation, les rives ont empiété sur la chaussée qui n'a plus que 3 m de large. Les épines ont aussi gagné du terrain... Je crois que j'aurai du travail pour sa remise en état ! Après midi, je prends pelle et pioche et vais faire des saignées en divers endroits, surtout dans les fonds. J'en profite pour reboucher les "nids de poules" avec des matériaux de fortune.

Premier déplacement

Je suis commandé pour aller, lundi, à Giffaumont, retrouver deux camarades afin de commencer les "*emplois de goudron*". Levé tôt, je prends mon petit déjeuner. Maman m'a préparé ma musette. C'est la première mais il y en aura beaucoup d'autres... Après avoir accroché ma pelle au cadre de mon vélo, je pars. Il fait à peine jour. L'air est frais et il a gelé blanc. Les arbres fruitiers et la vigne auront peut-être souffert...

Six kilomètres pour aller à Giffaumont, pour mon premier déplacement, il ne faut pas arriver en retard. Je dois me rendre chez M. Chéry – Abel pour les

intimes – ce qu'il deviendra bientôt pour moi car il est très avenant et jovial. Avec lui, on ne doit pas s'ennuyer. Une bonne figure ronde, un peu rouge, domine un corps un peu rondouillard mais qui suppose la force. Il peut avoir 45 ans. Le deuxième collègue arrive bientôt. Il vient de Champaubert, à environ 4 kilomètres. La quarantaine bien employée, un coup de "*mouchoir du Père Adam*" pour moucher son bon nez et, devant une bonne goutte de prune du pays, nous faisons connaissance. Il se nomme Camille Caron. Je connais aussi, maintenant, M^me^ Chéry. C'est une assez forte et belle femme, dotée d'un assez fort accent étranger. Polonais, me semble-t-il...

Nous allons maintenant à la grange où le matériel est stocké. Le triqueballe est extrait le premier. Je vois deux grandes roues de fer montées sur un essieu surélevé au centre. Un gros tube de fer est soudé sur cet essieu. Il a environ 1,50 m et se termine à un bout par un autre tube soudé en T servant à la traction. Je me demande bien à quoi cela peut servir ?

Nous sortons ensuite la "*marmite*". Deux roues de fer supportent une espèce de chaudière cylindrique surmontée d'un bout de tuyau à fumée. Un tube, semblant être un robinet, sort à l'arrière. A l'avant, en bas, je vois une porte : c'est le foyer. Deux bras à pattes servent à la traction et à l'équilibre de l'engin. Abel va chercher un huilier car, avant de partir, il faut lubrifier les axes de roues pour rendre la traction humaine moins pénible. Camille suspend sa brouette de bois sous le triqueballe. Les petits outils : clés pour ouvrir les tonneaux, marteau, burin, tisonnier, serpe, un bout de bois qui fera une bonde pour boucher les fûts ouverts, sont mis dans le foyer de la "marmite". Les balais, l'un à poussière, l'autre à goudron et les pelles sont accrochés au triqueballe. Il faut emmener les vélos pour le retour du soir. Camille accroche le triqueballe à la selle de sa bicyclette... tout terrain ! Abel prend deux vélos et moi, musette au cou, je m'attelle à la chaudière. A vide, ce n'est pas trop dur à tirer mais il y a des côtes ! Là, nous sommes obligés de "doubler les attelages" en montant puis d'aller chercher les vélos... Cela prend du temps. Serons-nous arrivés à Outines ce soir ?

Passant par Châtillon, nous arrêtons dire un bonjour à Lucien. C'est un cultivateur, un ami d'Abel. Celui-ci pense qu'il y aura un "canon à la clé" et, de fait !... Nous continuons et rencontrons un pépère qui, l'air tout attristé, annonce à notre père Abel :

Goudronneuse et chariot porte-fût

– "*Bein ! Mon pauv' Abel ! Vlà encore la goutte bue pour un an !*"

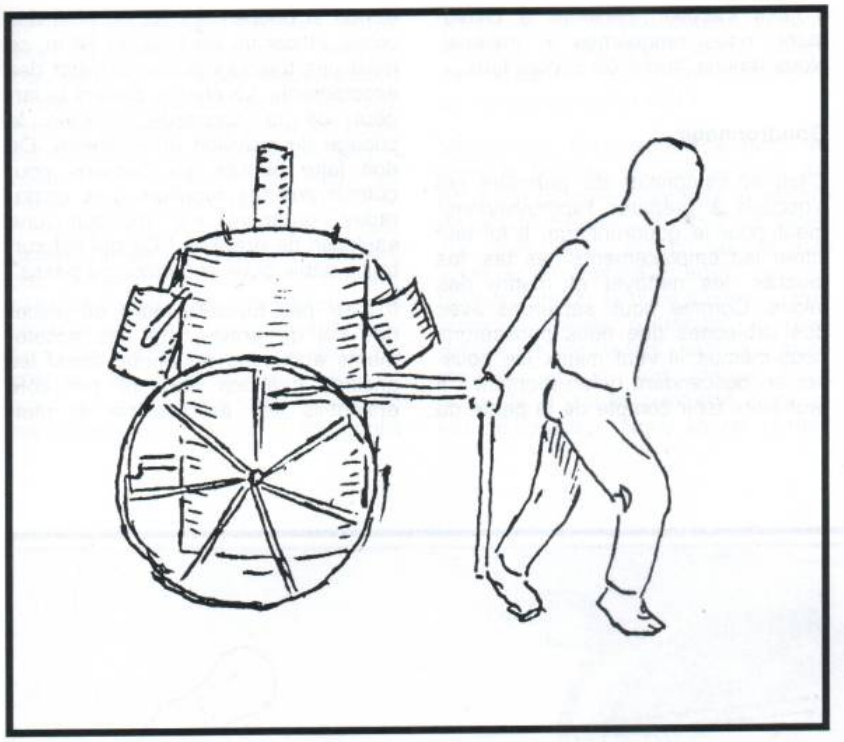
Abel nous dira, plus tard :

– "*Je connais le refrain. Au moindre givre, c'est pareil tous les ans !*"

Nous sortons du pays et arrêtons pour vider la musette. Les véhicules rangés sur l'accotement, nous nous asseyons sur le talus, les fesses sur la jeune herbe débourrante. C'est encore un peu frais bien que le soleil brille de tous ses feux. Le repas est assez vite expédié. J'ai de la salade de pommes de terre, du jambon, une petite boîte de pâté, du fromage et quelques petites pommes rouges de bonne conserve. Mon litre de "*vin de sucre*" se porte encore bien mais je vois les flacons de "*Gévéor*" des collègues qui sont proches de l'agonie...

Abel nous raconte des histoires. Il est intarissable. Il en vient, enfin à l'état de la route qui n'est pas très brillant. Il a estimé le nombre de fûts de goudron et la quantité de gravillon – ce qui n'est pas toujours évident. Pour le goudronnage, l'approvisionnement en gravillon se fait sur la base d'un tas tous les 50 m, le reliquat servant à faire les "*pièces*". Mais, comme le dernier goudronnage date de plusieurs années, il n'y a plus grand chose dans les tas. Il sera nécessaire de réapprovisionner. Il faudra donc attendre la venue de la camionnette de Saint-Ouen.

Assez musardé. Nous avons encore trois kilomètres et des côtes. Nous arrivons près du premier tonneau qui est dans le fossé. Le remonter sur l'accotement n'est pas facile. Un fût de goudron de 200 litres pèse près de 250 kg. Maintenant il faut le suspendre sous le triqueballe, présenter celui-ci au-dessus du tonneau, soulever l'avant, prendre le crochet sur le rebord du fût, baisser l'avant jusqu'à terre – l'arrière du bidon se lève – accrocher la griffe sur le rebord avant puis remettre le tout d'aplomb. Le tonneau est pendu, une patte tient l'équilibre. Pour chauffer le goudron jusqu'à ce qu'il coule comme de l'eau, il faut du bois. Pour cela, rien n'est prévu. C'est le "système D" ! Il faut donc aller au bois mort. Le CD 55 entre Châtillon et Outines est bordé de vieux pommiers qui nous en fourniront du bien sec. Nous partons donc à sa recherche. Il nous faudra, d'autres fois, aller assez loin pour se ravitailler en combustible et, quelques fois, faire des réserves pour les "jours sans". La



journée est déjà bien avancée, il faut penser au retour. Il fera encore jour demain. Je vais repasser par la traverse, une petite route non goudronnée qui passe près des fermes de La Loge et des Machelignots et qui coupe au court. A demain matin au chantier...

Ce matin le temps s'est attristé, le vent soufflant du sud-ouest n'annonce rien de bon. Au chantier, les camarades viennent d'arriver. Après quelques politesses, nous nous mettons au travail. Il faut déboucher le fût. La clé convient bien – ce n'est pas toujours le cas – et il faut parfois chauffer ou prendre le burin et le marteau en sacrifiant souvent le bouchon. Je place le seau sous le trou en attendant la bonne volonté du goudron qui, froid, coule lentement. Un quart d'heure pour remplir le seau, presque autant pour le vider, il faudra un bon bout de temps pour emplir la "marmite" qui tient la moitié d'un fût ! Camille est parti récupérer des brouettes de gravillon. Abel balaie consciencieusement la poussière des places à réparer. Je prépare du papier et du petit bois pour allumer le feu. Avec la serpe, je découpe des bouts de bois plus gros. La marmite s'emplit, je vais pouvoir commencer à chauffer. J'ai déjà du goudron sur les habits, les mains et la figure et, quand je retire le seau de la chaudière, des fils de goudron sont balancés par le vent qui se lève. Le ciel se fait menaçant. Il faut plusieurs heures pour emplir et chauffer une marmite de goudron mais, sur la fin, il faut se méfier car le goudron trop chaud se sauve comme du lait. Je présente l'arrosoir sous le robinet. J'attends. Une "*crotte*" s'écoule lentement puis, voilà que ça gicle. Le goudron est chaud. Il faut ralentir le feu. J'emplis l'arrosoir. Abel a changé de balai. Je déverse du goudron devant le balai qu'il pousse. Suivant les besoins, je déverse plus ou moins. Derrière nous, Camille couvre parcimonieusement de "*noir*" les gravillons. Aucun panneau, aucune signalisation ne nous protège. Nous faisons simplement attention quand nous entendons venir une auto. Nous avançons et Abel m'aide à tirer la lourde chaudière.

Il est midi, nous allons essayer de trouver une place abritée du vent pour manger. Un buisson d'épine noire nous accueille. Il ne fait pas très chaud et voilà les premières gouttes de pluie ! Nous sommes obligés de battre en retraite. Dans une pâture, un abri à bestiaux se présente. Nous y allons. La pluie dure une heure, ralentit puis s'arrête. Nous retournons au chantier. Abel balaie pour essayer d'enlever l'eau... Il faudra attendre que la route soit sèche pour continuer

Tombereau à bras

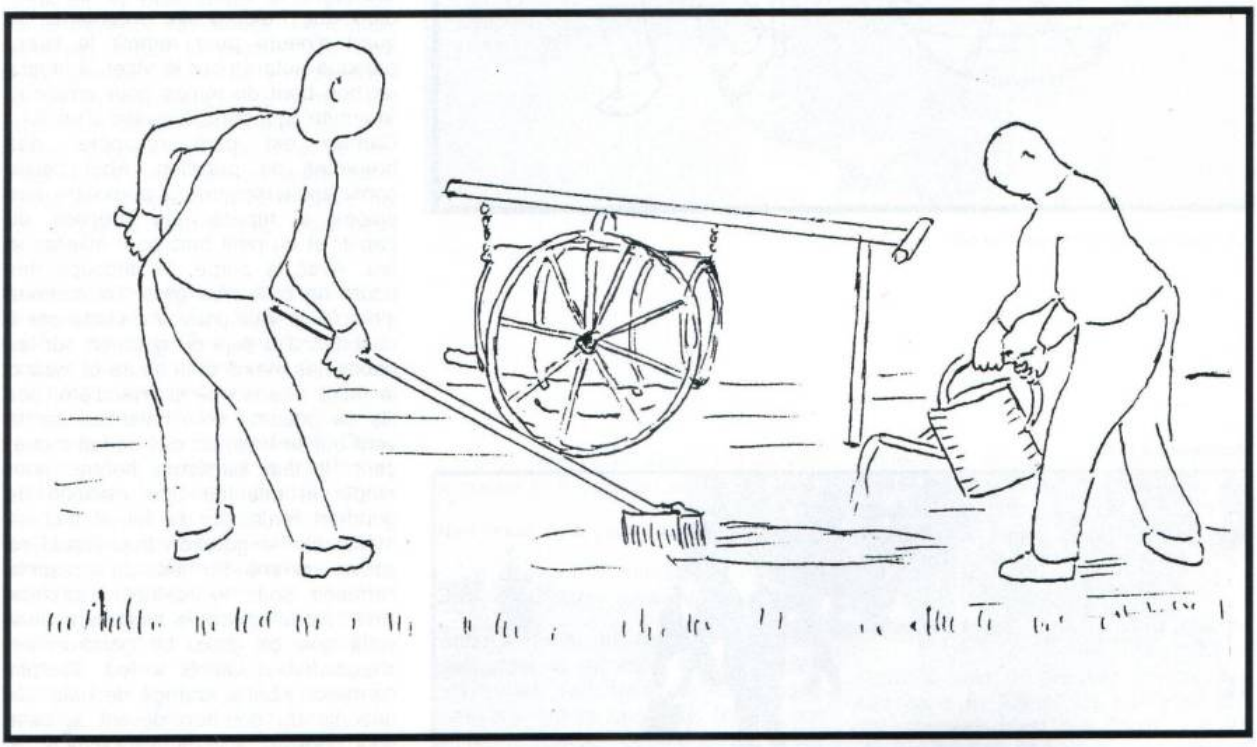
car le goudron n'adhère pas sur le mouillé et roule sous le balai. C'est un contretemps mais, il y en eut bien d'autres. Parfois ce fut la grêle ou encore la neige, comme une fois dans Chantecoq alors que nous avions environ 15 km à réparer et que les lilas étaient en fleurs. Même les mauves étaient blancs ! Heureusement, il y avait aussi de belles journées.

Arrivés à Giffaumont nous allâmes donc recommencer à la limite de la Haute-Marne, plus loin que Champaubert et, comme le CD 55 était également au programme de goudronnage, il fallut s'activer. Revenus à Giffaumont, nous rangeâmes le matériel. Nous ferions "mon" 55 E plus tard...

Goudronnage

C'est le cantonnier du parcours qui s'occupe à préparer l'approvisionnement pour le goudronnage. Il lui faut situer les emplacements des tas, les faucher, les nettoyer et mettre des jalons. Comme nous sablerons avec des sableuses que nous pousserons nous-mêmes, il vaut mieux les pousser en descendant qu'en montant ! Il faut alors tenir compte de la pente du terrain et doubler les tas en haut des côtes. Placer un tas tous les 50 m, ce n'est pas toujours facile, vu l'état des accotements. Le chef a, suivant la largeur de la chaussée, calculé le cubage de gravillon au kilomètre. On doit faire benner les camions pour obtenir des tas réguliers. Les camarades grognent s'il manque une sableuse de gravillon ! Ce qui est surtout valable pour la "*deuxième passe*".

Il n'est pas toujours facile de placer des tas de gravier sur des accotements étroits ou en pente, aussi les anciens camions bennant par côté étaient-ils très estimés car ils mettaient moins de gravillon dans le fossé et sur la chaussée et donnaient donc moins de travail à faire à la pelle.



Le jour du goudronnage arrivé, nous sommes convoqués avec pelle et musette. Sur le lieu de rendez-vous, nous attendons l'arrivée de la camionnette qui apporte les sableuses, quelques panneaux de signalisation et la balayeuse, un matériel très important. Nous déchargeons les cinq sableuses. Quelques camarades d'une autre brigade sont arrivés en renfort. Le chef distribue des papiers sur lesquels sont inscrits les noms des coéquipiers et les points kilométriques entre lesquels nous aurons à sabler. Je suis avec Abel Chery. Je suis content car il est fort et bon camarade. Nous gagnons notre emplacement. Nous grattons les crottins de chevaux collés sur la route et que le balai n'enlève pas et nous relevons les tas de gravier. Si c'est très poussiéreux, le balai devra passer plusieurs fois. Nous emplissons de gravillon de Marne notre sableuse. C'est une caisse-trémie en tôle, montée sur deux roues caoutchoutées. Nous la pousserons grâce à une barre située au niveau de l'abdomen. Une poignée, située à droite, permet de libérer le gravillon qui se répand régulièrement sur la chaussée.

Nous attendons donc la "*grosse bête noire*".

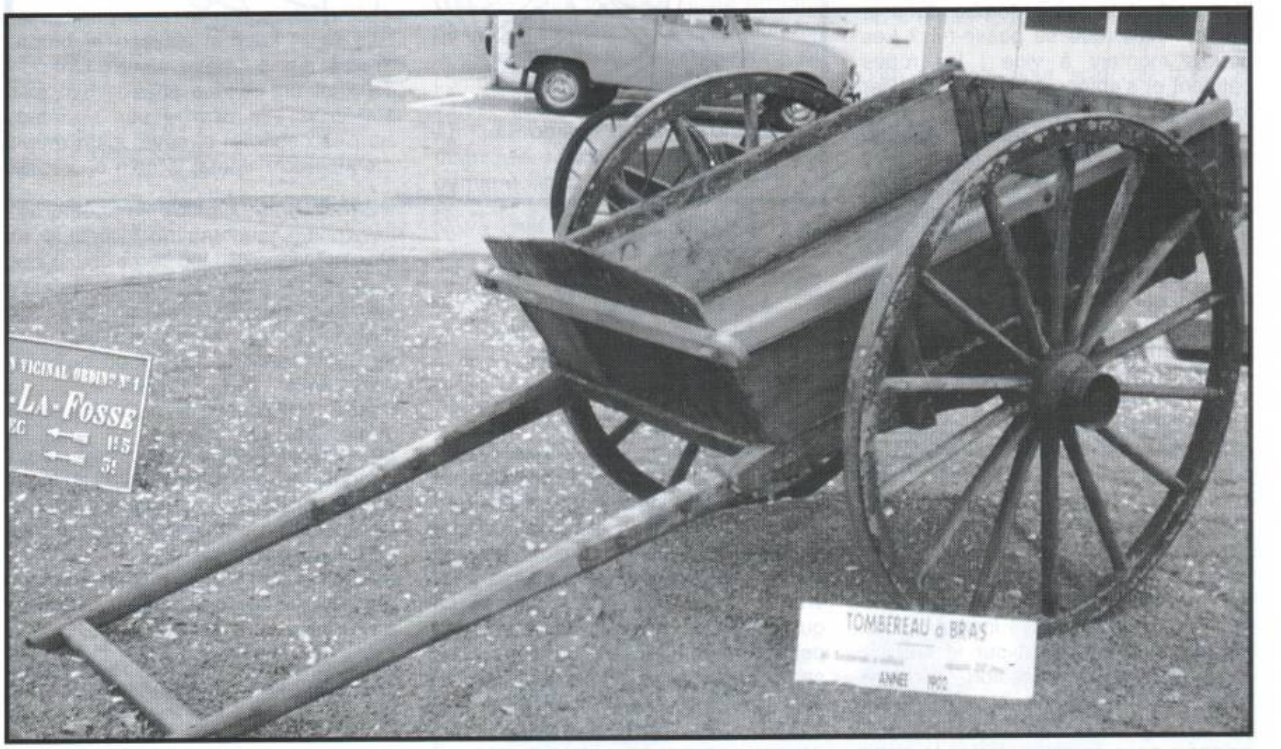
La goudronneuse passe devant nous dans un nuage de poussière, de vapeur et d'éclaboussures. Un homme masqué, bardé, chaussé de cuissardes, marche quelques mètres en arrière. Il tient un long crochet qui sert à ouvrir ou à fermer les robinets. Tout le contenu de la tonne doit être étendu d'une seule bande sur près de deux kilomètres, parfois plus, parfois

moins. Les derniers sableurs seront alors gagnants ou perdants, selon le cas. La fumée dissipée, nous sablons le devant du tas à la pelle puis mettons la sableuse en place et poussons. J'ouvre la trappe. Le gravier coule. Si on marche trop vite, "*ça sable clair*", si on ralentit trop, on n'atteindra pas le tas suivant !... Nos petites routes de campagne ne sont pas très larges cependant on travaille par demi-largeur. Ainsi la sableuse est séparée en deux, ce qui permet de faire "*une demi*". On va, on vient, on charge – à la pelle, bien entendu – on court, on pousse, on retient, on refait les manques s'il y en a et nous voilà arrivés là où l'autre équipe a commencé... Il faut faire suivre l'intendance, surtout s'il fait chaud et le litre ne va pas jusqu'au soir !

Maintenant, il nous faut, à pied, en tirant la roulotte, gagner le point qui nous est désigné pour faire la seconde goudronneuse. Le repas se prend sur place, assis sur un tas de gravillon ou à l'ombre d'un arbre, selon la température. Si la pluie survient, nous sommes obligés d'attendre, la goudronneuse ne vidant pas sur route mouillée et, si une grange nous accueille, il y aura peut-être alors un jeu de cartes... Nous avons parfois trois goudronneuses qui se suivent. La troisième arrivant souvent très tard, nous regagnons notre domicile dans les pénombres.

Quand, au cours d'une journée, nous changeons de chantier et de secteur, il nous faut tout charger sur la camionnette, sauf la balayeuse qui est attelée derrière : les cinq sableuses, les panneaux, les pelles, les balais et enfin, le personnel qui s'installe comme il peut, plutôt mal que bien !

La campagne de goudronnage dure parfois plusieurs mois, surtout pour ceux qui habitent au centre des trois brigades. Il en est qui aiment cela car



Tombereau à bras 1902

il y a des compensations : indemnité de goudron, déplacements, heures supplémentaires, ce qui est appréciable côté pécuniaire !

Nouveau matériel

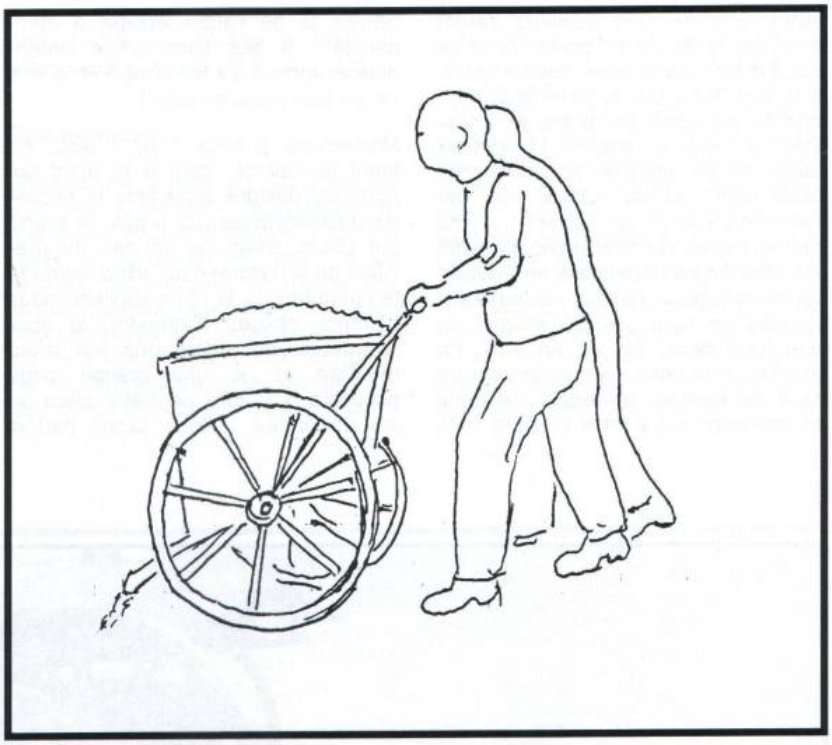
Les conditions de travail se sont quelque peu améliorées avec l'arrivée des camions sableurs. Il n'y eut plus de tas sur les bords de route mais il fallut aménager des "*gares à matériaux*" afin de stocker des meules de gravillon. Certains chefs ont acheté du terrain qu'ils ont fait recharger en craie de Champagne. Chez nous, dans notre bocage, nous avons rempli les fossés dans les hauts de côtes, creusé un peu et mis du gravier "tout venant" qui devait, en se compactant, durcir et "*faire du fond*". Mauvais calcul ! Nos fonds de gare se sont révélés désastreux à l'usage !

Un jour, en camionnette, nous allons, l'équipe au complet, du côté de Coole, faire connaissance avec ce nouveau matériel. Campée devant un immense tas de gravillon, une machine ramasse le gravier et le projette dans un camion. On nous explique que ce matériel provient des "surplus américains". Une grande vis à double évolution tourne contre le tas de gravillon et entraîne le gravier vers le milieu où des godets fixés sur une chaîne s'emplissent et remontent de verser leur contenu sur un tapis roulant qui va jeter le gravillon dans la benne d'un camion spécial. Ce matériel est entraîné par le moteur du camion américain, celui-ci reculant au fur et à mesure. Il faut deux ouvriers de chaque côté de la machine car celle-ci ne prend pas toujours toute la largeur du tas et a aussi besoin d'être réglée en profondeur. Un homme doit tenir et guider le tapis roulant et il faut assez de poids et être assez vif pour aller se jucher sur le bord du camion.

Maurice Meunier fut désigné et, comme il fallait un jeune pour être au camion-sableur, ce fut moi...

Les gares à matériaux proches des routes à goudronner furent emplies de "Marne" calibré et il fallut relever à la pelle ce qui débordait sur la chaussée.

Le grand jour est arrivé. Nous nous rendons au chantier avec pelle et musette comme d'habitude. Le camion-balai arrive et se met vite en action. Quelques cantonniers l'accompagnent car il faut descendre et remonter le balai, nettoyer les places les plus sales et... les crottins. Le chargeur arrive et se met en place. Les camions-sableurs suivent. Ils viennent de Châlons. Le chargement commence. Le chargeur recule régulièrement et la grève tombe dans le camion mais, que se passe-t-il ? Les godets montent à vide ! les roues patinent et s'enfoncent dans le gravier tout venant non compacté ! Il faudra aller chercher des grilles d'atterrissage et les mettre sous les roues : une en avant, la retirer en arrière, remettre en avant, ...travail supplémentaire et personnel en plus !



Le camion est chargé. Je vais partir avec lui car la goudronneuse est déjà en place. Le camion se place à reculons derrière la machine noire. Un homme m'explique ce que je dois faire : un petit volet est à déplier du côté de l'accotement et je ne devrai pas oublier de le remettre en place, puis, monter sur la passerelle, faire benner le camion. Des trappes servent à régler la largeur du sablage, il faut donc les fermer ou les ouvrir selon le travail. Un rouleau entraîné par le moteur du camion apporte le gravillon sur un tablier incliné qui le distribue régulièrement sur le sol. La goudronneuse à pression démarre dans un nuage de vapeur. Mon camion recule. Je dois actionner la poignée pour ouvrir et régler le débit environ un mètre avant le début de la bande de goudron pour compenser le temps de descente du gravillon. Le plus délicat est de régler le débit. Il faut toujours voir un peu de goudron entre les cailloux. Ne pas faire de manque est le rôle de tout bon sableur mais, ce n'est pas toujours évident et il y a une camionnette chargée des rectifications.

Au cours de ma carrière de sableur, j'ai vu bien des changements. Le goudronnage est devenu "*enduisage*" car, n'employant pas toujours du goudron, c'était plus logique. Le goudron – ou le liant – sort naturellement par les buses d'une rampe coulissante qui peut s'élargir ou se resserrer grâce à un volant manœuvré par un ouvrier monté sur la goudronneuse. Nous ne recevons plus de vapeurs ni d'éclaboussures. La machine distribue le liant pour la longueur de couverture d'un camion sableur et ne répare que lorsque le second camion est en place. Ces camions doivent manœuvrer pour se mettre "à reculons", ce qui n'est pas toujours facile sur les petites routes de nos régions. Les sableurs ont aussi été modernisés et simplifiés grâce à une roue qui entraîne le rouleau et que nous devons descendre et remonter à chaque sablage.

Le gravier de Marne a été ensuite remplacé par du "*laitier*", résidu concassé des hauts-fourneaux, un matériau plus léger, aux arêtes moins vives, moins dangereux pour les pare-brise des automobiles. Bien que, malgré une signalisation importante, il y ait toujours quelque danger... Pourtant, afin de faire prendre tout de suite le gravillon et le liant, un compacteur à pneus circule sur la bande fraîchement épandue.

La signalisation et la sécurité se sont améliorées au fil des ans mais, je garde encore le souvenir d'un jour où nous étions très en retard. La nuit était tombée et il fallait vider la goudronneuse. Nous étions sur la RN 77, près de Sommesous. Les deux bandes de rive étaient faites et nous étions sur la bande centrale. La circulation était permanente sur chaque côté ! Je ne voyais plus la chaussée et sablais au hasard... J'ai poussé un gros soupir de soulagement quand ce fut terminé !

Ma carrière de sableur se termina lorsque le parc de Châlons affecta un titulaire à ce poste.

Retour au parcours

Je reprends mon récit à ma première année de métier. Les goudronnages terminés je rentrais sur mon parcours. Il nous fallait terminer les "*emplois à la main*" sur mon CD 55E mais, comme il faisait chaud, le goudron coulait bien et ce fut donc assez vite fini.

L'herbe était maintenant grande ? Il fallait commencer la fenaison. J'allais aux Grandes Côtes chercher une faux et son manche. Je passais chez le forgeron pour la meuler car elle était trop épaisse puis je décidais de la "*rebattre*". Mon père m'avait montré à rebattre les faux sur une enclumette pointue qu'il m'avait laissée. Je commençais ensuite par faucher les croi-

sements et virages afin de dégager la visibilité. Puis je faisais les villages – c'était encore dans mes attributions – Les habitants "*s'ennuyaient après moi*" mais avaient pris le temps de faucher de l'herbe à lapins en respectant les touffes de chardons ! Enfin, ce qui était fauché n'était plus à faire !... Les villages terminés, il fallait aller en plaine. Un secteur que je n'aimais pas faire, c'était la chaussée des étangs de Giffaumont car les fourmis rouges y pullulaient ! Ces sales bestioles vous rentraient dans les souliers, montaient dans la culotte – parfois assez haut – et vous piquaient ! Pour moi, c'était presque comparable à des piqûres de guêpes et même par forte chaleur, je portais des bottes de caoutchouc ! Je parlais des guêpes. Les années sèches, il y en avait un grand nombre. Quand je passais la faux au-dessus d'un nid j'avais intérêt à me sauver "vite fait" – sans oublier ma faux ! Il était rare que je m'en tire sans une piqûre mais, avec le remède des trois herbes, je n'en ai jamais trop souffert.

Les premières années, il me fut facile de faucher mon parcours qui n'avait que 6 300 m et dont les accotements n'étaient pas très larges. Cela ne dura pas car, par la suite, les parcours changèrent souvent. On nous en retirait d'un bout pour en remettre – un peu plus long – d'un autre. Mon camarade Camille venait de Champaubert, à environ dix kilomètres, jusque sur le CD 13, à un kilomètre de chez moi. Comme le peu qu'il coupait, il le fauchait à hauteur des genoux, ce fut bientôt le domaine des épines ! Au bout d'une paire d'années, j'hériterais de ce secteur ! Un hiver alors qu'il avait fortement gelé, je pris une pioche et coupais ces épines en terre. C'était intéressé car, ayant maintenant deux vaches, je pensais pouvoir faire du foin.

A me lire, on pourrait croire que je n'avais, ou que nous n'avions pas de chef et que nous étions nos propres patrons. Sur mon parcours, c'était un peu vrai. Le chef m'a rarement commandé. Il faisait bien des tournées mais, comme il circulait à bicyclette – plus tard il eut une petite moto – il ne pouvait pas, chaque jour, faire le tour de son secteur. De plus il avait son travail de bureau. Il nous donnait les feuilles de travail, venait les reprendre remplies et apportait les mandats en fin de mois.

Des mandats qu'il fallait aller toucher à la perception des Grandes Côtes, le jeudi.

Matinée sacrée ! Nous nous retrouvions tous vers les neufs heures dans la cour de la perception puis, billets dans le portefeuille, monnaie dans la poche, nous faisions quelques dizaines de mètres, montions trois marches et nous nous retrouvions "*Chez Georgette*", attablés devant une paire de chopines et au milieu des papotages et des commentaires sur la paie "*On a été un peu augmenté ce mois-ci !*"...

J'ai retrouvé la fiche de paie du mois de mai 1948 : salaire 3 000 F, CPT 6 542 F, retenue AS 592 F, quelques goudronnages et déplacements, net à payer 10 031 francs "anciens" soit 100,31 F d'aujourd'hui...

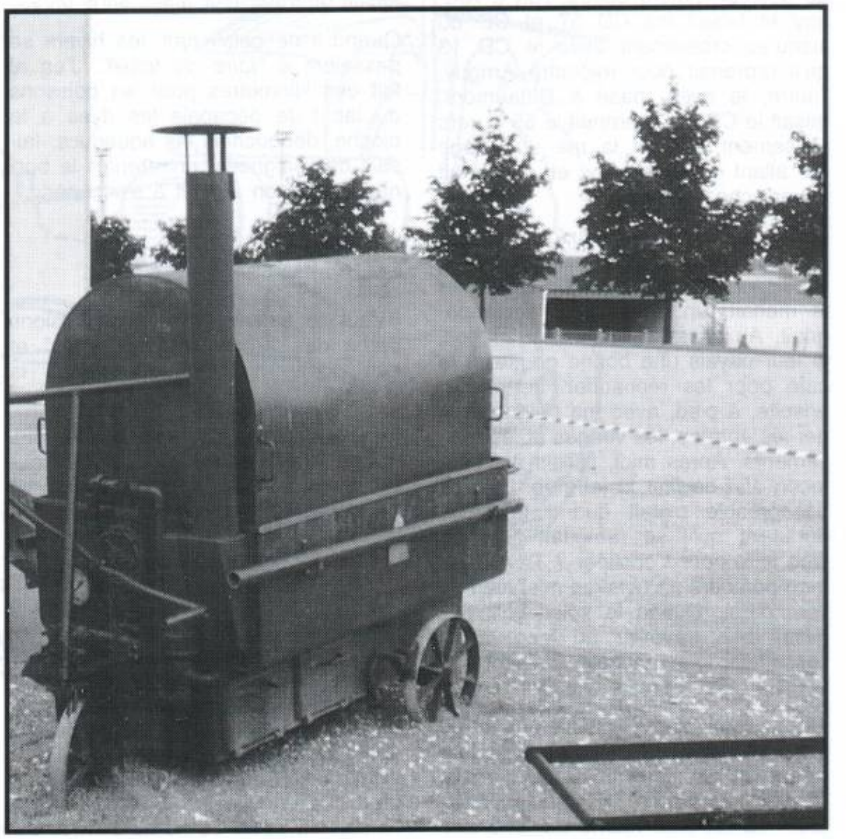
Nous pédalons vite pour le retour car nous serons en retard pour la soupe. Ce rite a duré encore plusieurs années car même, plus tard, à Vitry, "*Gaston*" était lui aussi, juste en face de la perception... Puis, un jour, on nous a demandé notre numéro de compte en banque et l'autorisation de verser directement la paye dessus... Ah ! le Progrès ! Certains l'ont trouvée mauvaise ! Adieu la petite cagnotte garnie à l'insu de "bobonne " !...

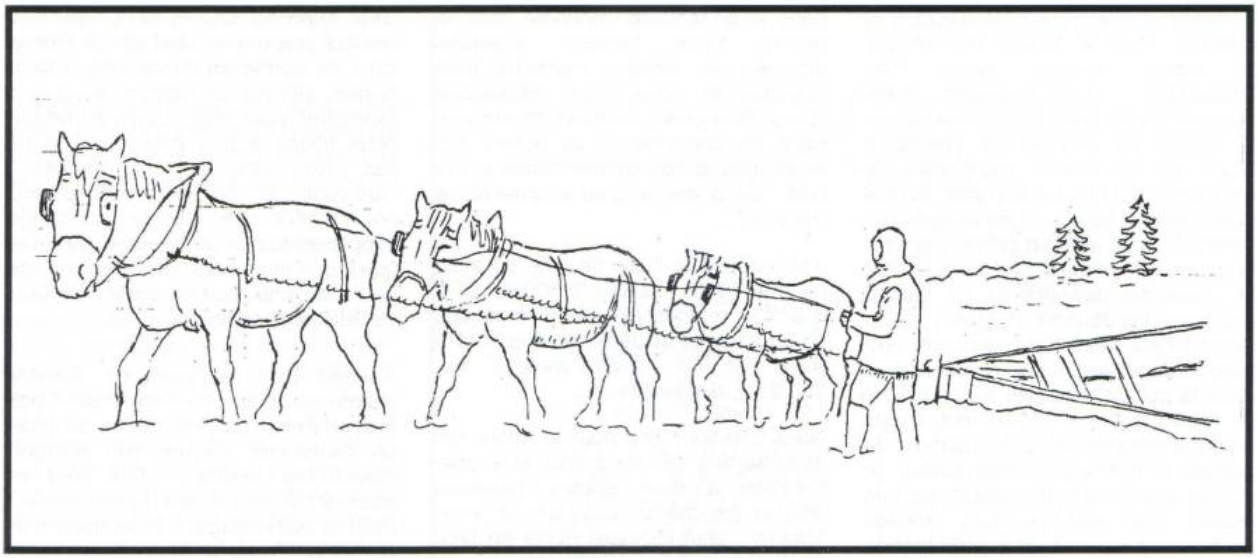
Notre chef se rendait au Meix-Thiercelin tous les lundis auprès de l'ingénieur subdivisionnaire, M. Carpano. Il passait prendre le chef de St Rémy, celui de Somsois et, tous trois à bicyclettes, allaient au rapport. Vingt-cinq kilomètres pour aller, autant au retour, nous étions à peu près sûrs de ne pas les voir de la journée... Quelques-uns en profitaient parfois pour s'offrir une journée de congé supplémentaire ! Je n'oserai pas dire que je n'ai jamais "resquillé " une heure ou une journée par-ci, par-là... On ne me croirait pas...

J'aimais bien les jours de grandes pluies, un temps où l'on n'aurait pas mis un chien dehors, raison de plus, un cantonnier n'ayant pas d'imperméable de fonction ! Plus tard on nous en a fourni des beaux verts ! Pour le camouflage ? ! Maintenant ils en ont des rouges...

J'en profitais pour scier du bois. Je me cachais quand arrivait notre pauvre facteur obligé de travailler sous la pluie et même par la neige. Mais, je ne le plaignais pas car, l'été, quand fauchant en plein soleil, je suais à grosses gouttes, lui passait en se promenant, montant les petites

Goudronneuse





côtes à pied pour se passer le temps et me lançait, l'air moqueur "*T'es heureux ! hein !*"... Chaque métier a ses bons et mauvais côtés...

A propos de neige, je n'étais pas trop malheureux à Nuisement. Les chasse-neige servant à déneiger les routes du secteur étaient basés, l'un à Arrigny et faisait les CD 57 et CD 60 jusqu'au croisement avec le CD 13 qu'il reprenait pour rejoindre Arrigny, l'autre, le mien, basé à Giffaumont, faisait le CD 13, reprenait le 55 E vers Nuisement, prenait la rue du village en allant vers Arrigny et retournait devant chez moi.

C'était un large traîneau de bois tiré par trois ou quatre chevaux, suivant l'épaisseur de la neige. Un charretier le menait, un cantonnier l'accompagnait. Au passage, comme il se doit, je leur payais une bonne goutte et le café pour les réchauffer. Je partais ensuite, à pied, avec ma pelle, dégager les entrées, les virages et les croisements. Après midi, j'allais à Chantecoq afin de finir la journée. Le plus désagréable c'était quand la neige durait et qu'il se remettait à geler. Que faire pour s'occuper ? J'avais sur mon parcours un bois qui m'abritait du vent d'Est. Quand le soleil brillait, il faisait bon travailler au long, aussi j'essartais, j'ébranchais, faisant un peu de bois pour me chauffer l'hiver.

Je me souviens particulièrement du mois de février 1958. Le mois de janvier avait été doux et pluvieux mais, dans la nuit du 31 au 1er, le gel atteignit –18° et plus même par endroits. Cela dura tout le mois. Les blés étaient gelés, les canalisations éclatées, les autos en panne et, ce qui était malheureux, les petits oiseaux mouraient de froid et de faim.

Mon fils Lionel resta "au chaud" jusqu'au 5 mars. A sa naissance, il faisait déjà meilleur mais, sans plus...

Quand il ne gelait pas, les hivers se passaient à "*faire du fossé*". J'en ai fait des kilomètres pour les poissons du lac ! Je décapais les rives à la pioche, débouchais les aqueducs, faisais des saignées, entretenais le bornage ; bref on arrivait à s'occuper...

Les ponts

Il faut se souvenir que nous faisions partie des "Ponts et Chaussées" et des ponts, il y en avait dans la région !

En 1940, lors de leur retraite, les troupes françaises en avaient fait sauter beaucoup et nombreux ont été ceux qui sont restés coupés durant toute la guerre.

Celui de Larzicourt, sur la Marne, a pu être refait car il n'eut qu'une seule arche de détruite. Ceux d'Hauteville ont été reconstruits sur leurs anciennes piles et ne sont restés qu'à une voie. Celui d'Ambrières, sur la Marne, n'a été refait que longtemps après la fin de la guerre. Un pont provisoire avait été construit. Il a causé bien des ennuis et a occupé le cantonnier du poste de nombreux jours.

De grands et gros pieux de sapin, munis à leur petite base d'une pointe de fer avaient été enfoncés dans le lit de la rivière. Six pieux formaient une pile. Le premier et le dernier étaient inclinés pour maintenir l'ensemble. Ils étaient reliés entre eux par des solives boulonnées. Il y avait une pile tous les quatre mètres. Les piles étaient reliées entre elles par des solives en croisillons. Un platelage en bois était posé sur le tout. Ce pont provisoire, qui a permis la circulation automobile pendant plus de dix ans, a été détérioré plusieurs fois.

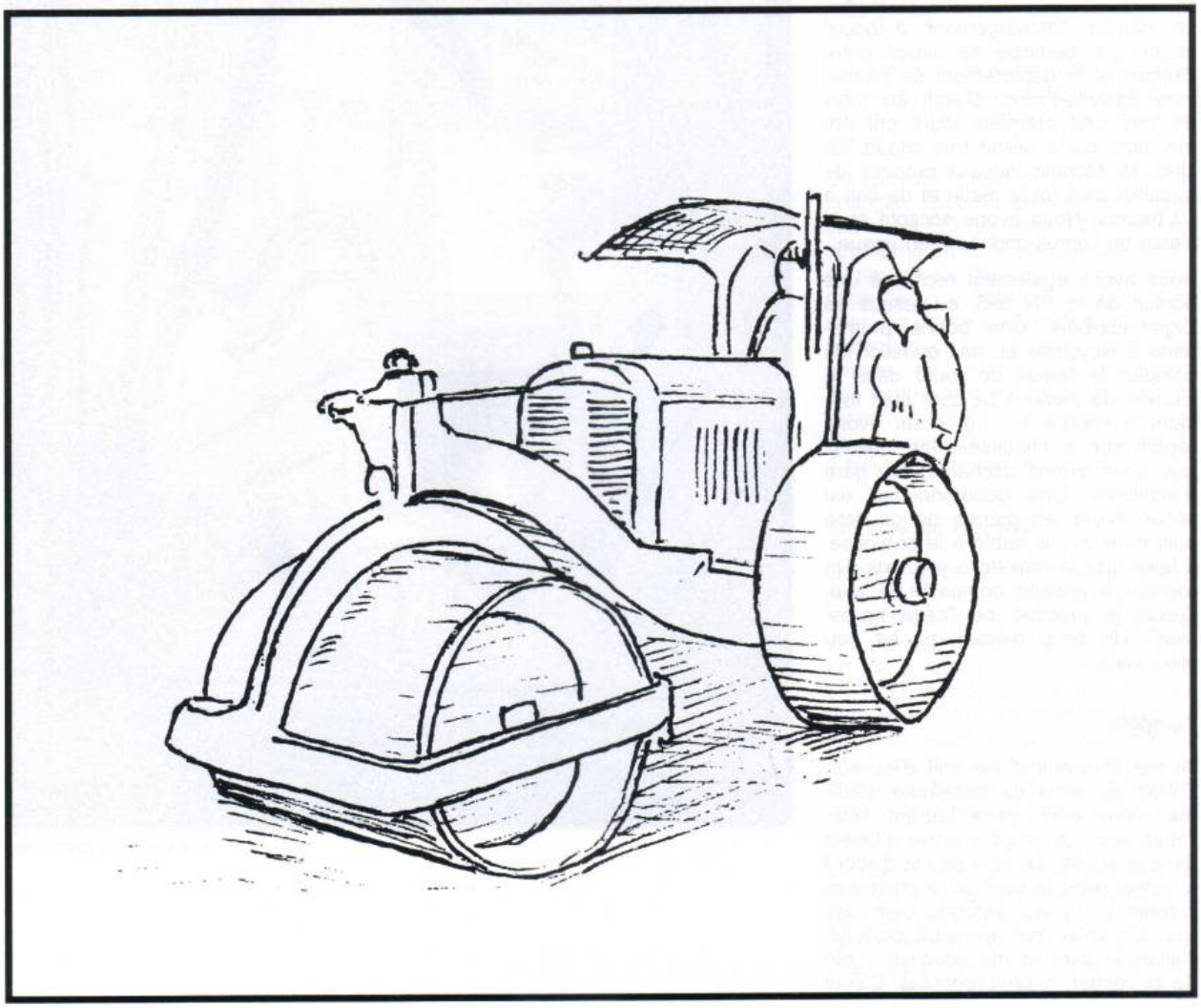
La Marne est une rivière tranquille, mais quand elle est en crue, elle se met à charrier toutes sortes d'épaves et, notamment, des branches et des arbres arrachés à ses rives alluvionnaires. Du fait du faible écartement des piles, les arbres arrivaient rarement à s'engager dans les passages et venaient s'amasser contre les pieux. Le cantonnier du poste, G. Caron, essayait bien, armé d'un grand crochet, de les faire pivoter pour qu'ils s'engagent, mais souvent, en vain... Il demandait alors du renfort. Le cantonnier le plus proche, M. Meunier, des Grandes Côtes, allait donner la main, mais cela ne suffisait souvent pas... Des madriers avaient été installés entre les travées et formaient un passage proche de l'eau. Nous descendions sur ce trottoir et, armés de scies passe-partout, de haches et de crochets, nous essayions de démembrer l'enchevêtrement incroyable d'arbres – souvent avec leurs racines – de branches, de

stères de bois et de toutes sortes de détritus. Nous pouvions même marcher sur ce barrage qui s'avançait parfois à plus de quatre mètres en amont du pont. Tout ceci forçait l'eau à se forer un passage. Aussi creusait-elle autour du pied des piles et notre pont n'ayant plus d'assise se couchait et... partait à la nage ! Il a dû, pour cela, être reconstruit plusieurs fois. Par la suite, deux blocs de béton ont été coulés, un sur chaque rive, en amont. Reliés au pont par des câbles, ces blocs le retenaient. Il a aussi été nécessaire de refaire le platelage, ce qui incombait à nos services et prenait bien du temps. Un hiver où il avait gelé très fort et très longtemps, la Marne était presque entièrement couverte par les glaces. Notre ingénieur craignant une débâcle brutale, il fallut, à l'aide d'une barque, briser la glace en amont et la pousser à partir au fil de l'eau.

Rechargements

Revenons à nos travaux plus "terre à terre" et parlons de "rechargement". Avant la guerre de 1939-45, le département avait fait un gros effort pour son réseau routier. De nombreuses routes avaient été rechargées et goudronnées. Il restait encore quelques villages à désenclaver, tel Neuville-sous-Arzillères, petit pays entre Arzillères et Cloyes-sur-Marne, desservi par une petite route communale bordée de nombreux buissons d'épines. Ces derniers avaient été coupés avant l'approvisionnement en pierre de Haute-Marne. L'élargissement avait été creusé et empli de grosses caillasses. Quand j'arrivais, le matin, après avoir fait mes 13 kilomètres à bicyclette, avec ma fourche à cailloux et ma pelle attachées au cadre du vélo, ma musette au cou, le cylindre à vapeur était déjà sous pression.

De grosses barres de fer carrées, appointées d'un bout, étaient montées à l'arrière de l'engin. Descendues, elles servirent à piocher la chaussée de gravier broyé et tassé par la circulation des roues ferrées, une couche très, très dure. Des brouettes avaient été apportées. Il fallut donc s'employer à les remplir de cailloux. C'est assez facile quand on peut avoir du "*pellage*" mais ce ne fut pas le cas en certaines places car les épines avaient été coupées assez haut et nos fourches buttaient contre les



"*étocs*". Ce fut un passage qui n'avança pas le chantier. Les pousseurs de brouettes avaient du bon temps et les spécialistes niveleurs avaient, eux aussi, le temps de bien régler leur couche de cailloux car il faut "avoir l'œil" pour ne pas faire de "*flaches*" ou de bosses. Heureusement, le malheur des chargeurs de brouettes ne dura pas trop longtemps mais ils eurent mal aux genoux !

La chaussée mise en forme fut cylindrée à sec une première fois puis la tonne à eau entra en action, arrosant copieusement le chantier. Le rouleau continua de compacter. De la boue, issue du gravier broyé de l'ancienne chaussée, commença à remonter par endroits mais il n'y en avait pas assez pour bien lier toutes les pierres. Il fallut jeter du sable pour en obtenir suffisamment... C'est alors que les balais à main entrèrent en action. Nous étions une quinzaine à œuvrer. Deux nouveaux, les frères jumeaux Maurice et André Lardin de St-Rémy, faisaient leur entrée sur le chantier. Le travail ne leur a pas déplu : ils sont restés jusqu'à leur retraite... Après le rechargement il fallut faire un goudronnage.

Le dernier "*rechargement à boue*" auquel j'ai participé se situait entre Outines et le département de l'Aube, vers Bailly-le-Franc. C'était au mois de juin. Les premiers jours ont été très durs car il faisait très chaud. Le chef, M. Monnin, nous a proposé de travailler plus tôt le matin et de finir à 13 heures. Nous avons accepté et la sieste de l'après-midi fut bien venue.

Nous avons également rechargé une portion de la RN 396, au-dessus de Cigny-aux-Bois. Une bonne promenade à bicyclette et, pas question de compter le temps de route dans la journée de travail ! Le chef était toujours à l'heure !... Là, nous avons réparti sur la chaussée, les cailloux que nous avions déchargés en gare d'Arzillères. Une goudronneuse est venue noyer les pierres de goudron puis nous avons sablé à la sableuse. Il fallut tirer la roulotte à reculons. Un rouleau a ensuite compacté le tout. C'était le procédé de "*semi-impression*". Un coup d'essai qui fut peu renouvelé...

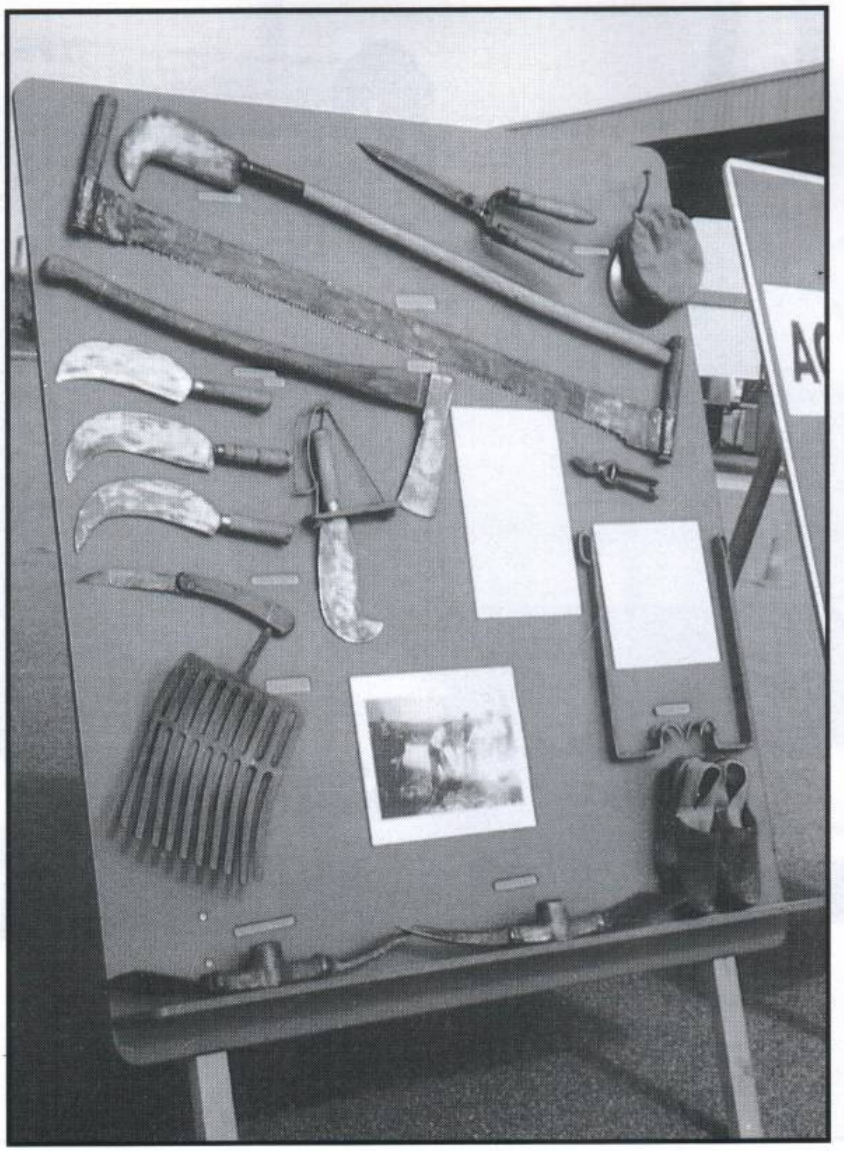
Tempête

Je me souviens d'une nuit d'horreur. C'était au mois de décembre 1952. Ma mère était morte durant l'été, j'étais seul. La tempête arriva d'Ouest dans la soirée. Le vent se mit d'abord à corner dans le haut de la cheminée comme je l'avais entendu bien des fois. Un volet mal accroché claquait. J'allais le fixer et me couchais. Loin de se calmer, le bruit redoubla. C'était comme une longue plainte, un bruit sourd qui se modulait en sons lugubres et qui vous prenait au fond du corps. J'entendais le bruit que faisaient les tuiles se promenant sur le toit et je voyais déjà ma toiture emportée par le vent... Heureusement il n'en fut rien. Le matin, au lever, le vent s'était bien calmé. Quelques tuiles étaient tombées dans la cour mais il n'y avait que peu de dégâts. Si je n'avais pas bien dormi, d'autres n'avaient pas dormi du tout ! Dans la soirée, les gendarmes vinrent frapper à la porte de M. Morlet, notre chef. Avertis par des automobilistes bloqués par des arbres tombés au travers de la route, ils demandaient des secours. Le chef alla donc quérir les agents les plus proches... me laissant dans mon lit ! Il réquisitionna Abel Conat, le petit transporteur de Larzicourt. Du matériel fut nécessaire, notamment des passe-partout – la

Les outils du cantonnier

tronçonneuse n'existait pas encore – des haches et des câbles. Le CD 57 était bordé de gros peupliers plantés, pour beaucoup, dans l'alluvion... Ils ne résistèrent pas à la poussée du vent ni à celle des arbres des riverains, entraînant, en chaîne, ceux de l'autre côté. Des rangées entières ont ainsi été arrachées. Les cantonniers, à la lueur des phares, scièrent les troncs près des racines, celles-ci se remettant en place, on les vit longtemps au bord de la route. A l'aide des câbles et du camion, ils tirèrent ensuite les troncs afin de dégager la chaussée et libérer les automobiles prisonniers. Ce travail dura toute la nuit.

Au matin je fis le tour de mon parcours. Beaucoup de branches avaient été cassées mais, pas d'arbre. Le chef me fit dire d'aller aider au nettoyage de la chaussée du CD 57.



Que de dégâts en cette nuit de cyclone ! Des peupleraies entières étaient anéanties et nombre d'entre elles n'étaient pas encore bonnes à exploiter...

Je vais continuer par une histoire d'arbres.

Notre ingénieur, en visite dans notre région, passa un jour sur mon parcours. Entre Chantecoq et Giffaumont, les accotements du CD 55 E étaient plantés de gros et vieux peupliers. Le terrain argileux n'étant pas très propice à la pousse rapide des arbres, ils étaient couverts de gui. Il y avait, je crois, une loi qui obligeait les propriétaires à "*éguiter*" leurs arbres. Bien que cette trentaine de peupliers appartinssent encore à la commune de Giffaumont, on nous demanda si on voulait bien couper ce gui. On nous offrait 50 F de prime par arbre. J'étais le plus jeune du trio intéressé. Chéry apporta une échelle. Je grimpais, armé d'une scie et d'une serpe. Les autres restaient en bas, tenaient l'échelle, débarrassaient les branches tombées, les sciaient et brûlaient le gui et le "*menu*". On se fit un petit supplément et un peu de bois de chauffe.

La commune de Giffaumont fit couper les peupliers peu de temps après. Il aurait été plus simple de commencer par là !

Un jour, en "haut-lieu", on décida de changer l'appellation de mon parcours. Le CD 60 partant de Châlons-sur-Marne ira donc jusqu'à Giffaumont au lieu de s'arrêter au CD 13. Le bornage ne concordait plus. Il fallut arracher les bornes kilométriques et les transplanter 50 m plus loin. Ces bornes, en pierre meulière, étaient très lourdes. On eut, pour les charrier, recours à notre trique-balle à tonneau de goudron... Toujours le système D ! Il fallut ensuite les repeindre.

Emplois de nouveau

Quand, après un hiver passé sur le parcours, nous reprenons nos "*emplois de goudron*", peu de choses ont changé. Camille a un tombereau en tôle à roues de fer qui, à vide, fait un bruit d'enfer quand, traînant derrière son vélo, il traverse les pays. Le goudron coule toujours aussi lentement. Le bois mort se fait de plus en plus rare. Bon an, mal an, nous arrivons à boucher les trous de nos parcours.

Un beau jour on nous proposa un "produit miracle". Plus de chaudière et de bois mort, plus de trique-balle si peu pratique ! Ça coule comme de l'eau, ça s'épaissit à l'air et ça prend même sur sol mouillé ! Ce produit

Le "Point-à-temps" (Photo coll. privée)

merveilleux est "*l'émulsion de bitume*". Mais comme toute chose a ses inconvénients, elle ne supporte pas la gelée. Durant un hiver très froid, nous en avions stocké et le bitume s'était séparé de l'eau ! Nous avons été obligés de chauffer les fûts pour en extraire le bitume chaud...

Pour employer cette émulsion, on nous a fourni une sorte de brouette en fer à deux roues caoutchoutées. Deux grands manches servent de poulain pour monter les fûts de 200 litres qui viennent se placer entre quatre roulettes. Ce qui permet de faire pivoter le tonneau sur lui-même.

Le "point-à-temps"

Une autre nouveauté allait bientôt faciliter l'entretien des routes, le "*point-à-temps*", à point et à temps, nous a expliqué le chef.

C'est un camion portant une cuve d'environ 1 500 l. contenant le goudron. Un brûleur à fuel est incorporé dans le centre de la cuve et permet de chauffer le goudron à la température nécessaire à son emploi.

Un compresseur, entraîné par un petit moteur auxiliaire, donne la pression. Un tuyau de caoutchouc d'environ deux mètres, prolongé d'une lance munie d'un jet rotatif et d'un robinet sort à l'arrière du camion, entre la réserve de gravillon. Celle-ci est une grande trémie en tôle, séparée en deux parties, l'une grande et l'autre petite, tenant environ un demi mètre cube. Le bas de ces trémies est ouvert pour permettre de prendre le gravillon à la pelle. Entre la cabine du camion et la citerne se trouve un genre d'habitacle équipé d'un banc où peuvent prendre place cinq hommes – pas trop gros !...

Nous sommes commandés pour nous rendre en un lieu où a été constitué une réserve de gravillon. Le transporteur de Larzicourt où habite maintenant notre chef, est le principal fournisseur. C'est de la "grosse mignonnette", la plus petite de la taille d'une noisette, la plus grosse comme une noix... J'exagère peut-être un peu...

Le "*point-à-temps*" recule vers le tas. Nous chargeons à la pelle. Ce n'est pas toujours facile de ne pas se gêner entre cinq ou six !

C'est maintenant l'heure du casse-croûte.

Le moteur "*Bernard*" tourne, donnant la pression. Le brûleur corne. Tout va bientôt être prêt. Nous reprenons nos musettes et nous nous installons sur le banc pour gagner le début du chantier. Le chef est avec nous. Le "*lancier*", Ferdinand Jacquot dit "*Le Prussien*", a mis ses bottes bardées de goudron, son tablier fait d'un sac en papier "*pour aliments à bétail*", attaché par une ceinture en ficelle de lieuse. Il a décroché la lance et est prêt à asperger.

Le tout premier jour, j'avais été désigné pour tenir la lance. Je l'ai tenue une demi-journée ! C'était un lundi. Le dimanche, j'avais joué au football et j'avais pris un coup de pied qui m'avait quelque peu entaillé le tibia. Il faisait très chaud, ce lundi et, ayant enfilé les cuissardes, la sueur m'a tellement brûlé que j'ai dû déclarer forfait. C'est "*Didi*" qui a pris ma place et ne l'a plus quittée. C'était bien ainsi. J'étais jeune et je pouvais courir derrière ce satané "point-à-temps".

Un homme, armé d'un balai, marche en avant pour enlever la poussière. C'est parti, première pièce, première pelletée de grève qui ne couvre qu'un petit coin de goudron. Nous sommes cinq derrière : à chacun sa pelletée. On revient. On repart. Le jet crache toujours. Il faut faire attention à ne pas se "fiche dedans". La place à sabler s'éloigne de plus en plus de la "source à goudron" . Il faut faire arrêter le camion afin de rattraper le retard. C'est reparti. Ça recrache. Nous courons. Le chef est là qui guette les trous. La trémie est vide. Il faut aller recharger... Nous devrons faire au moins cinq trémies pour vider la citerne. Nous regardons souvent l'aiguille qui indique la contenance. Quand, sur la fin, elle ne balance plus, ça devient bon et quand, dans le jet, l'air remplace le goudron, tout le monde pousse un gros soupir.

Parfois, quand l'état de la route est très mauvais, le chauffeur va remplir pendant midi. Le chef de Somsois a toujours des fûts prêts pour vider complètement le "point-à-temps", et nous fait faire des "*emplois à la marmite*".

Nous n'avions ce "point-à-temps" qu'une semaine sur cinq ou six. Ces semaines de "point-à-temps" n'étaient pas des parties de campagne et le soir, au retour, les jambes étaient lourdes. Parfois, quand ça ne le déroutait pas trop, le chauffeur passait nous prendre à domicile ou en un lieu de rassemblement. Cela évitait de laisser nos bicyclettes n'importe où.

Faucheuse autoportée

Quand toutes les brigades furent dotées de camionnettes, les choses s'améliorèrent. Une trémie plate-forme fut montée à l'arrière des camions. Ceux-ci bennaient dans la trémie et suivaient le "point-à-temps" à reculons, le gravier étant toujours près du goudron à recouvrir. Un tracteur muni d'une pelle frontale chargeait la camionnette.

Premier rechargement moderne

Vers la fin des années cinquante, si une route de la région nécessitait une remise en forme, c'était bien le CD 57. Il subissait, surtout à l'automne, de gros dégâts dus au transit des betteraves sucrières allant à la distillerie d'Eclaron.

La société "*Wiasphalte*" arriva donc avec un matériel important provenant principalement des U.S.A. Une niveleuse entreprit de creuser les élargissements qui furent remplis de grave de carrière compactable. Le profil en long et le travers furent aussi rectifiés à la grave compactée.

Une usine fut installée sur un terrain libre. Un grand cylindre séchait la grave triée qui était ensuite enrobée de goudron et chargée dans des camions qui s'en allaient benner dans une machine appelée "*Barber Grenn*". Cette machine, circulant sur des chenilles, répandait l'enrobé en un tapis régulier qui était serré par un rouleau compresseur. C'était la première fois que nous voyions ce matériel qui est devenu ensuite très courant. La chaussée était très jolie et très roulante. Hélas, les rives ne tinrent pas...

Changements

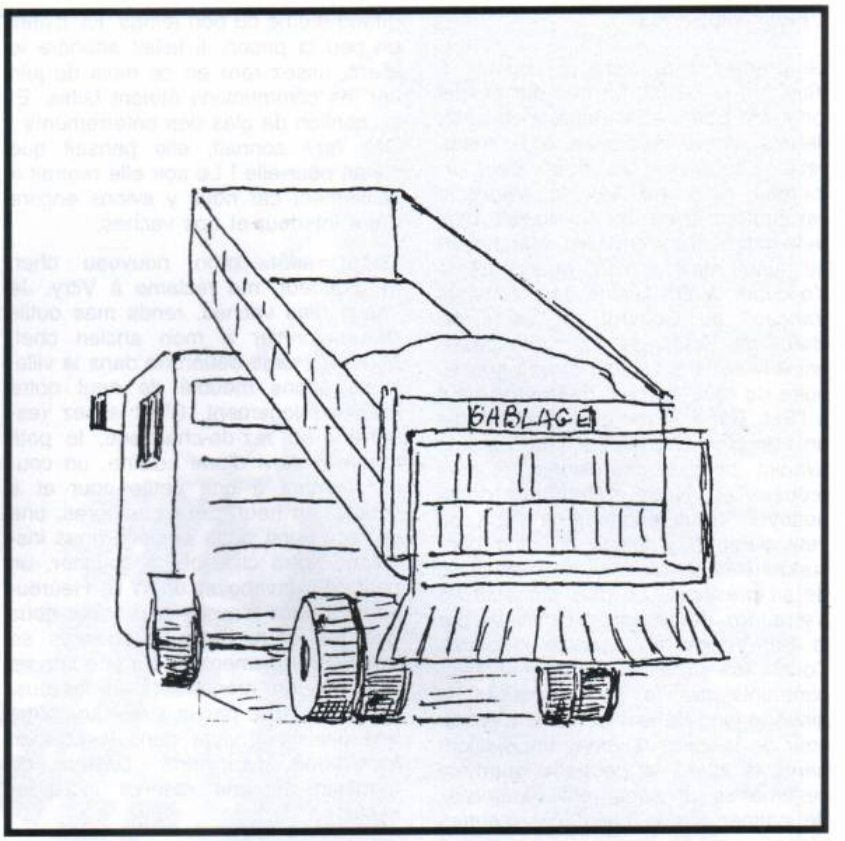
Nous sommes maintenant en 1961. Je suis au service des "Ponts et Chaussées" depuis quatorze ans. Stagiaire au 1er janvier 1949, nommé cantonnier un an après, je suis au 8e échelon. Ma situation de famille a évolué à partir de 1955. Je me suis marié à une veuve, mère de trois enfants. J'en ai maintenant cinq. Je viens de passer mes permis de conduire touriste et poids lourds. Peut-être pourrais-je conduire une camionnette ? Nous venons d'en toucher une. Ce ne sera pas pour moi ! Abel Chery vient de partir à la retraite

et notre chef a embauché son gendre... qui sera le chauffeur...

Nous faisons valoir, ma femme et moi, le petit bien hérité de mes parents : quatre hectares de prairies. Nous avons trois vaches et deux génisses. J'ai acheté un vieux tracteur et un peu de matériel. Notre vieille maison est à restaurer. Avec le travail de ma profession, ce n'est pas le chômage et il est hors de question de partir en vacance !

Il est désormais de plus en plus question du lac qui doit engloutir trois villages : Champaubert-aux-Bois, Chantecoq et Nuisement-aux-Bois, mon village. Je suis adjoint au maire. La résistance des habitants est vive. Mais, il faut se rendre à l'évidence : nous devrons partir tôt ou tard... Au risque de nous faire lyncher pour trahison par les habitants du village, nous nous décidâmes rapidement à vendre. Nous avions peut-être le temps, le lac n'a été mis en eau qu'en 1974, mais ? !... Avec une partie des fonds de la vente de mon bien, nous avons acheté un commerce de maroquinerie à Vitry-le-François.

Je demandais donc ma mutation pour Vitry.



Promotion

Afin que le métier de cantonnier ne reste pas une des plus basses classes de la société, on nous créa le grade de "*agent breveté*". Nous devions subir des examens théoriques et pratiques : une dictée, un problème simple d'arithmétique, quelques questions sur la profession et le façonnage d'un bout de fossé fut le travail pratique. Je fus donc muté à Vitry avec le grade d'agent breveté qui se transforma, plus tard, en celui "*d'agent spécialisé*". Je remplaçais M. Gallois de Maisons-en-Champagne mais je ne connus jamais son parcours...

Ponts Beley

Faisant partie de la section "Ponts Beley", je participais à Vitry, au démontage du pont provisoire lancé sur l'ancien canal, pont reliant la rue de la Glacière au faubourg de Châlons, le port et le canal furent rebouchés. Un stade occupe aujourd'hui l'emplacement du pont.

Une section "Ponts-Beley" avait été constituée avec des hommes de plusieurs brigades du département. Les "*ponts Beley*" sont des ponts provisoires métalliques qui se montent comme des jeux de construction. J'ai participé au montage de celui de Larzicourt, sur la Marne. Le pont en circulation nécessitant une reconstruction complète, pour ne pas interrompre cette circulation, il fallut lancer un autre pont. Les camions du parc de Châlons allaient chercher les éléments dans un parc de stockage. Nous les déchargions, aidés d'une grue et les rangions en attendant le montage. Des culées furent construites sur les deux rives. Une pile composée de solives assemblées et boulonnées fut montée au milieu du lit de la rivière car la portée aurait été trop longue. Des rouleaux spéciaux furent installés sur les culées et sur la pile. Le jour dit, les équipes sont à pied d'œuvre. On commence par monter sur les rouleaux l'avant-bec provisoire qui doit faire contrepoids et guider vers les rouleaux d'en face. Nous montions un élément et le poussions en avant. Il fallait toujours avoir en arrière des rouleaux le même poids qu'en avant. Ça avançait. On gagna la pile puis, l'autre rive. Il n'y eut plus qu'à démonter l'avant-bec et, les rouleaux retirés, le pont était lancé. Un platelage de madriers fut posé. Les accès aménagés, la circulation put se faire.

Au cours de l'hiver, il y eut une grosse crue. L'eau, en tourbillonnant autour de la pile et des accès devenait dangereuse. Un service de garde fut institué. Deux hommes de Vitry venaient, chaque soir, en 4L. Ayant à leur disposition une roulotte de chantier et une lampe de poche, ils passaient la nuit à faire des rondes sur le pont avec ordre de barrer la circulation en cas de danger. Cela dura environ deux semaines.

Garde au canal

Un autre rôle – plutôt bizarre – de l'utilisation de notre corporation, me vient à l'esprit. Il y a quelques décennies, la Marne en colère – encore elle ! – avait crevé la digue la séparant de son canal latéral, causant de gros dégâts car des péniches avaient été emportées par les flots. Depuis cela, chaque fois que l'échelle des crues atteint une certaine cote, des rondes sont effectuées, de jour, par les agents des services de navigation et, de nuit, par les agents de la voirie. Un tour est donc établi et nous allons, à tour de rôle, nous promener entre l'écluse de l'Hermite et le pont de Soulanges. Que de belles nuits nous avons passées !...

L'hiver 1962-1963

Le premier hiver que je passais à Vitry, l'hiver 62-63, fut très dur et très long. Ma petite 4CV Renault couchait dehors. Je la démarrais à la manivelle. Elle partait au quart de tour, tournait deux minutes et s'arrêtait, carburateur givré et ne voulait plus redémarrer. Les services marchaient au ralenti mais, il fallait quand même s'occuper. Entre l'usine des "*Ciments français*" de Couvrot et l'usine de chaux de Soulanges, la route passe entre le canal à l'Ouest et une grande butte de près de cent mètres de haut à l'Est. Entre la route et le canal est un terrain abandonné sur lequel avaient poussé des arbres et des broussailles. Nous entreprîmes de le nettoyer. Nous étions là à l'abri du vent d'Est. Il y faisait presque bon, surtout lorsque le soleil nous honorait de sa présence. Le plus dur était de s'y rendre. Je passais à bicyclette par le Bas-Village et longeais le canal. Tous les matins les mariniers, contraints par le gel, cassaient la glace le long de leur péniche. L'épaisseur de la glace devenait impressionnante et atteignait peut-être quarante centimètres. Il aurait été dangereux de patiner sur le canal car d'autres places, près des prises d'eau, n'étaient pas gelées. Je retrouvais au chantier deux camarades venus par la route en "cyclo", Georges Maitre dit "*Jojo*" et Robert Bouché, "*le Gros*". En face de notre chantier le canal était bien gelé. Je m'y aventurais souvent et Jojo me disait "*Si t'tombes à l'eau, j'n'irai point te r'chercher !*'. Nous faisions de bons feux de branches et nous tirions un peu de bois mais, celui-ci était sale, empoussiéré par les retombées des usines de ciment et, quand nous allions le rapporter à la maison, gare !!

Au soir d'une belle journée, le soleil descendait vers l'horizon. J'ai le souvenir de la vision magnifique de cygnes sauvages fuyant les rigueurs de l'hiver nordique. Ils étincelaient, semblables à du pur cristal ou à de la porcelaine diaphane. Quelques-uns de ces cygnes sont même restés plusieurs années sur la Marne.

Arrivée à Vitry

Je reviens sur mon arrivée à Vitry-le-François.

Ma femme était installée dans son magasin depuis le 1er juin. Je n'arrivais qu'au commencement d'août. Les débuts pour elle furent pénibles. Elle venait du grand air et de la liberté. L'espace n'y était pas mesuré. L'horizon ne s'y arrêtait pas au sommet de la "Caisse d'Epargne". Le travail y était parfois pénible mais il y avait quand même du bon temps. Ici, c'était un peu la prison. Il fallait attendre le client, assez rare en ce mois de juin car les communions étaient faites. Et ce carillon de glas des enterrements ! Dès qu'il sonnait, elle pensait que c'était pour elle ! Le soir elle rentrait à Nuisement car nous y avions encore notre intérieur et nos vaches.

Début août, mon nouveau chef, M. Fondeur, me réclame à Vitry. Je vends mes vaches, rends mes outils de cantonnier à mon ancien chef, M. Morlet et je débarque dans la ville. Nous avons meublé de neuf notre nouveau logement. C'est assez resserré : au rez-de-chaussée, le petit magasin suivi d'une cuisine, un couloir menant à une petite cour et à l'étage, en haut, deux chambres, une petite cuisine dans laquelle nous installons notre chambre à coucher, un petit coin lavabo et un W.C. Heureusement nous n'avons plus, avec nous que les deux petits. Au-dessus se trouve un logement loué à une femme seule et un grenier et, au-dessous, une cave. J'ai, par la suite, aménagé une cuisine à vivre dans la cour et transformé l'ancienne cuisine du magasin en une réserve indispensable.

Nouveaux lieux

Je fais donc connaissance avec mon nouveau domaine. La reconstruction de Vitry, sinistrée à 90 % pendant la guerre de 39-45, n'est pas encore terminée et de nombreux baraquements occupent encore les boulevards. Les bureaux de la division de Vitry sont logés dans un bâtiment préfabriqué, rue du Loup, vers le Bas-Village. Ils seront transférés, quelques années plus tard, dans un beau bâtiment neuf construit sur une partie du terrain de l'ancienne cimenterie "Lafarge", rue du Cerisier. Par la suite le parc y sera construit et tous nos matériaux seront stockés là.

Notre ingénieur divisionnaire, M. Pilier, est près de la retraite. Le subdivisionnaire, M. Viret, est, lui aussi, en fin de carrière. Puis, arrivera M. Auzène, jeune ingénieur qui restera une dizaine d'années à Vitry. Le parc où sont logés quelques véhicules est le lieu de rendez-vous des agents de travaux. Il est situé à l'extrémité du faubourg de Châlons, avant la montée du pont-canal. A l'entrée, à gauche, se trouve la borne à essence, un vieux modèle à deux globes, actionné à la main. Viennent ensuite un baraquement logeant le chef de parc et un chauffeur de subdivision avec leur famille, au fond de la cour, un grand hangar abritant, d'un côté le "point-à-temps", de l'autre la camionnette de Vitry-Est dont le chef est M. Fleuret, beau-frère de M. Fondeur. Au fond sont les ateliers de Raymond Senot, le grand chef mécano. A l'entrée à droite, un garage puis un hangar qui abrite du gravillon. J'ai su qu'il était destiné à faire de l'enrobé mais il n'a jamais servi... Plus loin, un grand bâtiment qui dut servir de dortoir et, enfin, un recoin bétonné pour le lavage.

Entrée en chantier, le fauchage

Quand je suis arrivé à Vitry-Ouest, nous n'avions pas de camionnette mais prenions parfois celle de Vitry-Est, avec son chauffeur, André Compagnon. Quand nous n'avions pas de véhicule, nous allions travailler à bicyclette. Il y avait encore beaucoup d'herbe à faucher, notamment sur la RN 4. Je fis connaissance de l'équipe au complet : deux vétérans, anciens prisonniers de guerre. Jojo, j'en ai déjà parlé, venu comme moi de la campagne, avait vendu sa maison de Brandonvillers pour en acheter une, rue de la Tour, à Vitry – la seule qui n'ait pas été détruite ! C'était un bon ouvrier, bon faucheur et bon bûcheron. Il passait tous ses temps libres d'hiver à couper du bois pour se chauffer. Combien de brassées de bois avons-nous passées par le corridor de sa maison ! Le deuxième ancien était Maurice Tinot. Il habitait Huiron puis, nous l'avons aidé à déménager pour Maisons-en-Champagne. Lui était plutôt du genre rigolo et le travail n'était pas particulièrement son fort. Il aimait bien raconter des histoires et nous aimions à lui faire redire l'aventure de "la veuve de Jules".

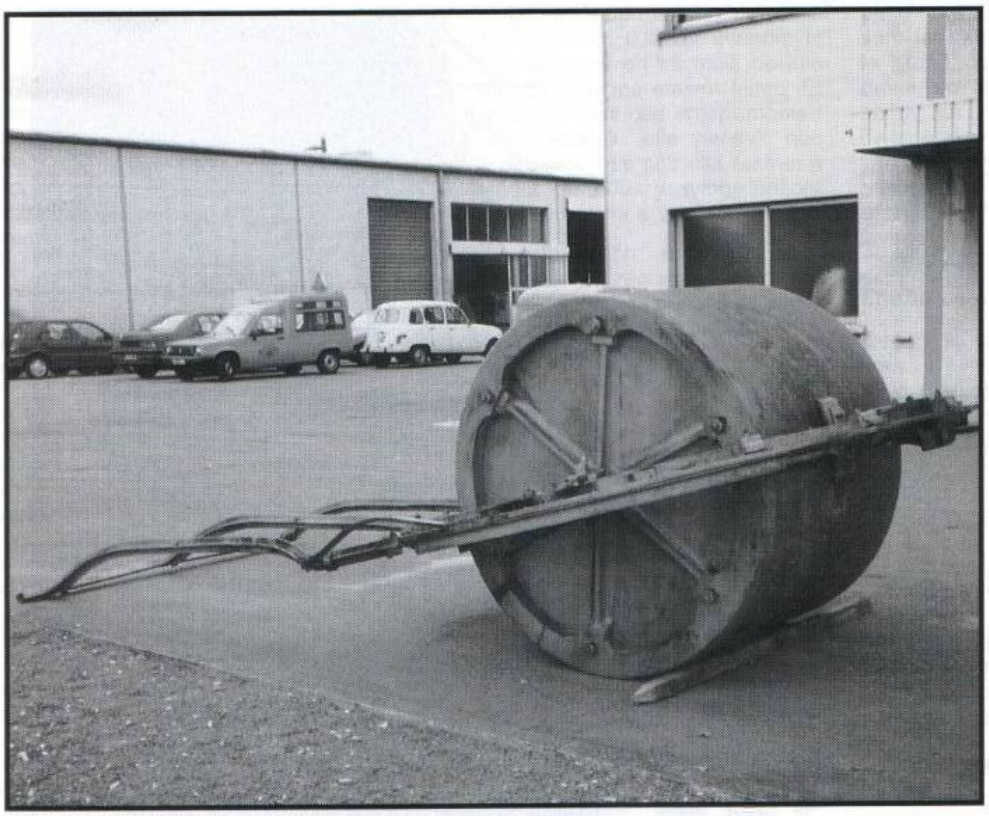
"*C'était une petite vieille qui, malade, fut emmenée à l'hôpital. Elle y resta quelques mois. Revenue chez elle, la première chose qu'elle fit fut d'aller au cimetière. Pendant son absence, de grandes herbes avaient poussé sur la tombe du pauvre Jules. Baissée, jambes écartées, elle arrache, elle coupe et, soudain, elle réalise qu'elle porte une culotte fendue. Elle se retourne alors et dit à mi-voix :*

– Sacré Jules va ! Tu sras don toujou aussi couchon !"

Il riait d'un si bon cœur que nous étions obligés de rire aussi.

Le troisième "mousquetaire" – déjà connu – Robert Bouché, était un jeune, proche de la trentaine. Il avait été soldat en Algérie. C'était un bon camarade, mais qu'est-ce qu'il était bavard ! Avec lui on n'était pas en peine de conversation ! Les faux n'avaient pas toujours bon temps avec lui : il était brutal et fauchait comme on abat à la hache en forêt !...

Le pont provisoire de Frignicourt en 1945 (Photo coll. privée)



Rouleau compresseur à 2 chevaux

Que pouvions-nous faire avec nos faux archaïques devant les dizaines d'hectares d'accotement, de talus, de fossés et, parfois, d'épines ? C'était rebutant. Tinot essayait bien d'atteler une ancienne faucheuse à chevaux derrière sa "*Peugeot*" mais, ça n'allait jamais bien loin... Plus tard nous avons eu des "*débroussailleuses à dos*". Un petit moteur faisait tourner une scie au bout d'une grande canne. C'était bien pour celui qui ne savait pas faucher...

Pourtant, un jour, le "sauveur" arriva sous la forme d'un tracteur "*Renault*" muni d'une barre de coupe avec relevage hydraulique, débrayage automatique, gyrophare jaune et, même, une pelle à relevage qui pouvait se monter à l'avant pour le chargement des matériaux ! Tout beau ! Tout bien !

Mon chef me demanda de le conduire : pourquoi pas ? ! Me voilà parti pour une carrière de faucheur au tracteur. Un service interrompu seulement par l'arrivée d'un jeune, le fils de Jojo, un de la terre aussi, mais qui n'est pas resté bien longtemps aux "Ponts". Je repris donc ma place.

Quand mai arrivait, nous démontions la pelle frontale et montions la barre de coupe. La révision faite, les scies en état, c'était parti pour la saison.

J'attaquais toujours par le CD 2 en allant sur Loisy. De toutes nos routes, c'était la plus difficile à faucher. Lors du rechargement, les rives avaient été rehaussées. Il avait donc été nécessaire de faire des saignées que nous entretenions tous les ans, à l'automne. Elles étaient si profondes que la barre de coupe, descendant dans le fond, butait dans le bord et ne pouvait plus remonter. Débrayant le tracteur – quelquefois sans descendre – je tirais la roue vers l'arrière et réembrayais. Mais, que de fois ai-je dû descendre de ce tracteur car les saignées étaient, en bien des places, tous les quatre mètres. Parfois aussi, quand le vent soufflait assez fort de l'arrière, l'herbe se rabattait sur la barre de coupe et l'empêchait de faucher. Si un chiffon ou même un simple bout de papier se coinçait au bout d'un doigt, ça faisait une traînée non fauchée et, le lendemain, quand les "rescapées" se redressaient ce n'était pas bien joli... Souvent aussi un caillou se mettait entre la plaquette et la section et celle-ci cassait. Je partais toujours avec trois scies. Malgré cela, quelquefois, je ne faisais pas la demi-journée. Tous les matins, je passais plus d'une heure à faire la réparation des lames, leur aiguisage à la meule, l'entretien, le graissage et le plein. La première année, j'avais un accompagnateur qui marchait derrière moi. C'était mon ami Robert. Une fois je lui passe le volant. Il croit pouvoir passer près d'un pylône électrique en béton... Le pylône n'a pas cédé ! Mais la machine a cassé : une grosse pièce supportant toute la barre de coupe n'a pas résisté... Félicitations en rentrant au Parc !... J'ai aussi "esquinté" plusieurs pneus arrières. Une fois, je fauchais la deuxième passe à Songy. Tout à coup, un bruit d'air qui fiche le camp ! Je range le tracteur et vais voir : une tige de bouche à clé de l'adduction d'eau dépassait d'une dizaine de centimètres ! Elle avait fait emporte-pièce. Je téléphonais à Senot qui vint démonter la roue. Il fallut un pneu neuf.

Niveleuse et rouleau compacteur

Mes camarades qui, eux, tiraient la faux, me demandaient d'en faucher le plus possible. Ce n'était pas toujours facile avec les bornes, poteaux électriques, téléphoniques, arbres, glissières de sécurité... J'essayais de monter au long des talus. Ce qui n'était pas toujours évident. Je passais par les champs quand la moisson était faite. Je ne m'énervais pas trop mais, le soir, je rentrais assez fatigué. Lorsque je fauchais la RN 4, en direction de Paris, la circulation y était intense et, sans grande protection, j'ai quelquefois tremblé...

Les faucheuses à tambour rotatif sont arrivées peu de temps après mon départ en retraite. Je ne regrette rien, j'aimais bien ce travail.

Camionnette

Un jour pourtant, nous l'avons eu "notre" camion tant attendu et tant désiré – surtout par notre chef ! Il n'était pas neuf, il n'était pas orange – ce n'était pas encore la mode – mais enfin, il roulait ! Il fallut embaucher un chauffeur. Je restais au tracteur. Robert n'avait pas encore son permis, il le passera plus tard aux frais de l'administration. Ce fut Serge L'Huillier de Marolles qui conduisit. Demandant son changement deux ans plus tard pour rejoindre l'équipe de Thieblemont, il fut remplacé par Lucien Pougeois. A l'arrivée de la camionnette, ce fut, tous les matins, rendez-vous au Parc Faubourg de Châlons et nous étions tenus à l'exactitude.

L'horaire, au fil des saisons, au fil des années, changeait souvent. A mes débuts, en 1947, nous n'avions pas de "semaine anglaise". Nous faisions 48 heures puis nous eûmes droit au "*samedi tantôt*". Il y eut ensuite un aménagement : nous avions un samedi sur deux. Au cours des années, cela évolua encore et nous avons eu nos samedis complets. Les syndicats poussant, le temps de travail diminuait toujours... Je ne sais pas si mes successeurs travaillent encore un peu...

Les syndicats obtinrent que notre corporation soit classée "*service actif*", ce qui abaissait l'âge de la retraite à 55 ans et ce dont j'ai profité. Sans être un fervent syndicaliste, j'ai toujours payé ma cotisation et, après la scission, je suis resté à la C.G.T.

Pendant les horaires d'hiver, nous n'avions pas de temps prévu pour le petit déjeuner. Nous arrivions au parc alors qu'il faisait encore nuit. En attendant que le jour se lève, nous faisions quelques bricoles ou nous allions nous chauffer près du poêle à sciure de l'atelier. Parfois l'ingénieur, M. Auzène, venait nous tenir compagnie.

A ses débuts, notre camionnette n'avait aucun aménagement. Nous montions dans la caisse avec les outils et les matériaux. Il fallait mettre le pied sur la roue et enjamber les côtés. Robert montait près du chauffeur. Je suis toujours monté dans la benne avec notre père Maître, "le Jojo". Nous nous asseyions derrière la cabine pour être un peu abrité du vent. Puis des améliorations se firent lentement. Un marchepied fut soudé à la caisse. Un abri amovible, bâché, fut posé sur l'avant de la benne ainsi qu'un banc pouvant s'enlever. Une trémie, placée à hauteur de pelle, fut montée à l'arrière de manière à pouvoir la remplir en bennant.

Nous faisions beaucoup de réparations à "l'enrobé", matériau plus pra-

tique que l'émulsion de bitume ou le goudron du "point-à-temps". Les petites pièces d'enrobé se faisaient souvent en lissant à la pelle ou en serrant aux pneus. Nous avons eu, par la suite, un petit rouleau compresseur vibrant conduit par un homme qui marchait derrière.

Nos patrons avaient embauché des renforts. Nous étions maintenant cinq à Vitry. Notre chef s'occupait aussi de l'équipe de Sommesous. Il avait là-bas, quatre hommes et une camionnette. Notre P 45 eut bientôt un remplaçant, un Citroën – orange, celui-là – et très rapide. Notre chauffeur Lucien, en était très content. Son plaisir était de dépasser tous les camions, surtout quand nous revenions à la soupe par la RN 4. Nous n'étions jamais en retard !

Le confort des agents étant toujours recherché, nous eûmes un jour notre double cabine. Là, c'était le vrai paradis : plus de poussière dans les yeux, plus de courants d'air et, pour les jours de pluie, un bon abri. Nous en abusions peut-être même un peu...

Lucien Pougeois et Serge L'Huillier, nos chauffeurs, sont morts jeunes, à huit jours d'intervalle. Je venais juste de prendre ma retraite.

Les rues de Vitry

Les quatre rues principales de la ville étaient encore pavées et supportaient mal la circulation de plus en plus importante. Les rues du Pont et Dominé de Verzet correspondaient à la RN 4 Paris-Strasbourg. La rue de Vaux suivait la RN 44 venant du Nord et la rue Aristide Briand à la RN 396, passée au département mais supportant toujours un assez fort trafic dû aux gravières. Un petit tapis avait été posé sur les pavés mais comme ils bougeaient, le tapis ne tint pas. Par la suite ces pavés furent enlevés et les chaussées mises hors gel. Une petite déviation, passant par le Quai des Fontaines et la rue de la Glacière, fut mise en place, libérant le centre-ville. Le virage de l'Hôtel de Ville et celui de l'avenue Carnot avaient été rectifiés en empiétant sur le jardin de l'Hôtel de Ville. Des fouilles avaient été creusées, remplies de laitier et un beau tapis d'enrobé à froid avait été tiré. C'était superbe. Aux premières chaleurs, l'enrobé se ramollit et, sous l'effet de la circulation, se déforma ! Combien de jours avons-nous passés à couper toutes ces bosses qui remontaient vers le trottoir ! Quand il faisait assez chaud, nous remettions en place l'enrobé qui se reprenait. Pour dire la grande misère de ces années-là, je me suis vu aller chercher de l'enrobé en dépôt à la station de goudron du port avec un sac sur mon vélo pour boucher un trou dangereux !... Heureusement l'enrobé se conservait malléable assez longtemps. Ce ne fut plus le cas avec "*l'enrobé à chaud*".

RN 4

La RN 4, entre Vitry et Saint-Dizier, supportant un trafic trop important, surtout en poids-lourds, était devenue très dangereuse et trop difficile à entretenir. Il fut décidé de la doubler en la mettant hors gel car les "*barrières de dégel*" en paralysaient souvent la circulation. Il fallut donc acheter du terrain ou exproprier. Ce fut un grand chantier qui dura plusieurs mois. L'entreprise "*Cochery*" de St Dizier s'en chargea, les "*Ponts et Chaussées*" ayant la responsabilité de la bonne exécution des plans. Deux grands panneaux d'isorel furent peints à l'atelier afin de signaler les travaux et leur nature.
Les géomètres implantèrent la nouvelle chaussée. Je tins souvent la mire. De beaux sycomores jalonnaient la RN 4 et il fallut en sacrifier quelques-uns.
Les "bulls" entrèrent en action pour creuser les fouilles et en compacter le fond. Des rames entières de wagons de laitier venant des fonderies, arrivèrent en gare de Vitry. Une armada de camions se chargea du transport de ces matériaux qu'un bull et une niveleuse répartissaient en une couche d'une épaisseur importante et régulière de l'ordre d'environ 40 cm. Un agent de chez nous était à la gare. Il remplissait des bons portant le numéro du wagon et du camion. A l'arrivée, je les récupérais. Des compacteurs à pneus circulaient sans arrêt afin de bien compacter le laitier qui devait devenir dur comme du roc. Je fis ce travail tout au long du chantier et continuais pour le tapis d'enrobé à chaud. Celui-ci devait être à une certaine température. J'avais un thermomètre que je plantais dans l'enrobé quand le chauffeur ouvrait les portes arrières du camion. Une fois, j'ai oublié de le retirer ! Nous l'avons retrouvé dans le tapis. Il n'était même pas cassé !!! Je portais sur un cahier les numéros de bons et de camions, l'heure d'arrivée, la température de l'enrobé, l'épaisseur du tapis et la surface couverte. Je fis cela sur de nombreux autres chantiers. L'ancienne chaussée fut ensuite rechargée mais, avec une moindre épaisseur de matériaux.
Le chantier se continua vers la Haute-Marne, constituant, entre Vitry et St Dizier, une superbe route à quatre voies.
Des habitants de "*La Bobotte*" n'ayant pas voulu céder leur terrain, leur ferme est restée coincée entre les deux chaussées. De ce fait, en venant de St Dizier, la route fait une grande courbe...

Verglas

La grande hantise des Services de l'Equipement – Ponts et Chaussées, fut toujours l'accident dû aux intempéries : neige, verglas ou brouillard. Si l'on ne peut agir sur ce dernier, on peut essayer de contrer les autres. La première précaution est de prévenir

Sableuse à verglas avec lame chasse-neige

les usagers. A l'automne, des panneaux sont posés. Ils représentent une voiture qui semble déraper et, en dessous, on prévient "*Verglas fréquent*". Mais, qui se méfie et lève le pied ? ! De petits tas de sable, surmontés d'un panneau "*pour verglas*" disséminés le long des montés et dans les virages dangereux sont à la disposition du cantonnier du parcours et des conducteurs routiers. Le sable sera ensuite remplacé par du sel gelant moins facilement.

A mon arrivée à Vitry, nous en étions encore aux temps héroïques. Nous avions un véhicule pour deux brigades. Il ne pouvait évidemment pas être en deux places à la fois ! Quand nous eûmes notre camionnette, nous partions, chargés de sable concassé et sablions les côtes sur la route de Paris. C'était la plus dangereuse car elle comportait beaucoup de côtes et gelait facilement. Ainsi, la pluie tombait à Vitry et la neige à Maisons... Nous rechargions en cours de route, à la pelle comme il se doit.

Faucheuse à tambour

Je me souviens d'un certain soir, alors que notre camion n'avait pas encore un abri bâché. Nous étions trois dans la benne et sablions à tour de rôle. Il faisait noir et nous n'étions seulement éclairés que par les voitures qui, timidement, essayaient de nous doubler. Les cantonniers de la route de Paris étaient sortis. Notre chef, au chaud près du chauffeur, les fit tous monter dans la caisse. Nous nous y retrouvions bientôt à six ! Quel confort !!

Un hiver, du sel nous arriva dans des sacs en plastique pesant cinquante kilos. Je ne sais pourquoi, il prit l'idée à nos chefs de les mettre à l'abri. Une vieille maison servit à cela ainsi qu'une meule de paille à mi-parcours, sur la route de Paris. Comme le salage avait souvent lieu le soir, quel plaisir ce fut de manier ces sacs sans lumière et dans le froid !

Nouvel équipement

Maintenant le parc de Vitry possède deux camions "*Berliet*" qui sont encore logés au parc Faubourg de Châlons, mais celui-ci s'avérera bientôt trop petit. Un bâtiment sera construit sur le terrain de la rue des Cerisiers. Il y rejoindra les bureaux et une centrale servant à stocker et à réchauffer le goudron pour les goudronnages. Une goudronneuse fut aussi affectée à Vitry. Le nouveau parc fut situé au bord du canal de la Marne à la Saône. Le déchargement des péniches y était prévu.

La sécurité sur les routes reste une chose très importante, surtout en hiver : on met bien des panneaux "*Verglas fréquent*" pour se décharger un peu mais cela ne suffit pas. Vitry étant située à un carrefour de routes à grande circulation, il faut se doter de matériel adapté. Deux saleuses à monter sur les camions "Berliet" nous arrivent donc. Ce sont deux grandes trémies pouvant contenir plusieurs mètres cube de sel. Un moteur auxiliaire meut un tapis roulant entraînant le sel sur une roue qui, en tournant, envoie ce sel en travers de la route. Une grande meule de sel gemme a été déposée par les camions, au milieu du terrain. Un problème se pose pour le chargement des saleuses : nous ne disposons que du petit tracteur "Renault" et de sa pelle frontale et, "*il y a un hic !*" Il ne lève pas assez haut pour décharger dans les saleuses... Il faut recourir à une "*sauterelle*". C'est une trémie et un tapis roulant actionné par un moteur auxiliaire. J'ai manié de nombreuses fois ce chargeur qui a rendu bien des services. Le sel fondant un peu à la pluie, le tas était parfois entouré d'un vrai marécage ! Un hangar en bois, spécialement étudié pour le stockage du sel, fut monté dans la cour. Il servit de garage à matériel mais... ne reçut jamais de sel !!!

Une grande idée avait jailli : il fallait devancer le verglas ! Nous avions maintenant du matériel et le produit miracle. Si la station météorologique de la base aérienne de Saint-Dizier prévoyait de la gelée, le branle-bas de combat était déclenché. Les "Berliet" rentrant du travail se plaçaient à reculons sous les saleuses suspendues à un système d'accrochage spécial. Les chauffeurs les fixaient sur leurs bennes et partaient se faire charger en sel par nous. Vers vingt heures, ils partaient saler la chaussée encore sèche. Deux heures durant, un agent de chez nous accompagnait le chauffeur du parc. Nous rentrions vers 23 heures. Le parc eut ensuite la charge complète du salage. Combien de tonnes de sel partirent-elles, en pure perte, sur les accotements ? La circulation le "balayait" ! Pour pallier cet inconvénient, en certains cas, on emploie maintenant de la saumure.

Les automobilistes n'apprécient pas trop le sel car il fait rouiller leurs véhicules...

Les subdivisions furent aussi dotées de matériel motorisé afin de traiter les routes secondaires. C'était une sorte d'entonnoir qui se suspendait à l'arrière de la camionnette. Une roue, actionnée par un petit moteur, semait sur la chaussée le sable que nous devions mettre à la pelle dans la machine. Bien souvent, nous arrivions au parc à huit heures. Un peu de neige était tombée ou bien du verglas s'était formé. Démarrer le camion, prendre la saleuse, mettre le petit moteur en marche à la ficelle, charger le sable, n'étaient pas toujours facile et, quelque fois, comme "*l'armée de Bourbaki*", nous arrivions après la bataille ! Quelques années plus tard, nous parvint un nouveau matériel. C'était un semoir de la largeur de la camionnette et s'accrochant derrière. Il pouvait être rempli en bennant et deux roues, en roulant sur le sol, entraînaient un "hérisson" qui semait le sable. Plus de moteur, c'était simple et... tout le monde restait au chaud !

La neige est aussi un ennemi difficile à combattre. La circulation automobile tassant la neige au fur et à mesure qu'elle tombe, les anciens traîneaux que nos braves Percherons tiraient, sont devenus inopérants. Ils finissent de pourrir en quelques coins... Nous avons maintenant recours aux niveleuses louées aux entreprises. Les camions saleurs possèdent, eux aussi, une lame caoutchoutée qui sert de chasse-neige lorsque celle-ci est fondante ou ramollie par le sel.

Nous avions certes les moyens mécaniques pour combattre le verglas mais encore fallait-il le détecter à sa formation. Ce qui n'était pas évident. Un détecteur de verglas a été installé sur la RN 4, près de Soudé. Se basant sur l'hygrométrie et la température, il actionne, par téléphone, une sonnerie dans un bureau dès que les paramètres sont atteints. Mais ce procédé n'est pas vraiment fiable. Il fallut donc se résoudre à faire des tournées de "*reconnaissance verglas*". Les conducteurs furent désignés pour partir à 6 heures en 4L sur les RN 4 et RN 44, pour se rendre compte de l'état des chaussées. Le tour revenant trop souvent, ils demandèrent que les chefs d'équipes participent aux rondes puis, par la suite aux agents spécialisés. Je partis donc quelque fois "prendre le frais" sur nos belles routes...

Une petite pièce fut aménagée dans un bureau, pour établir une veille de nuit près du téléphone. Un tour de garde fut institué au début de l'hiver. Tous les agents étaient concernés. Nous y avions une petite télé pour passer nos soirées solitaires et une couchette pour nous allonger et c'était parti pour la semaine à attendre le coup de téléphone déclenchant les opérations. Je n'ai jamais eu à intervenir...

Dégel

Sous nos climats, il ne se passe guère d'hivers sans périodes de gel assez fort. Qui dit gèle dit aussi dégel, avec tous les risques d'effondrement que courent les chaussées peu renforcées. Des panneaux "*Barrière de dégel*" sont donc posés aux sorties de villages et aux intersections de routes, indiquant les charges "*3,5 T.*" "*6 T.*", "*12 T.*" et les vitesses autorisées. Un camion en charge et un appareil spécial étaient utilisés pour étudier la flexibilité du sol. Nous étions prévenus, la veille au soir, pour l'entrée en vigueur de la réglementation le lendemain à 8 heures du matin. Nous chargions donc nos panneaux à l'avance dans la camionnette pour être prêts à partir avant le jour. Dans la nuit noire, nous éclairant à la lumière d'une lampe de poche, nous posions nos "barrières". Nous avions des supports préparés mais il fallait quand même mettre un fil de fer. La tournée était assez longue : Frignicourt, Bignicourt, CD 13, Courdemanges, Huiron, Glannes, Blacy, Croisement RN 4 / CD 2, Maisons-en-Champagne, RN 4, Loisy, Drouilly, Pringy, Songy, CD 2, Vitry-le-François. Nous n'allions pas à Couvrot. L'autre équipe les plaçait en allant à Soulanges. En temps venu, il fallait les enlever, parfois en plusieurs séances... Quand j'étais à Nuisement, je n'avais que quatre pancartes en bois pour Nuisement et Chantecoq !!!...

Pelleteuse pour les fossés

Signalisation

Au cours des années, la signalisation a beaucoup évolué. Je me souviens des plaques de fonte portant le nom de la commune, le numéro du chemin, la distance au prochain village. Ces plaques étaient apposées au mur d'une maison. Il fallait passer à pied ou à cheval pour pouvoir les lire. Quand, étant à Vitry, j'ai participé à la pose de la nouvelle signalisation, nous avons récupéré beaucoup de ces plaques et les avons vendues à la ferraille après les avoir cassées.

Robert Bouché était le grand spécialiste de la récupération et de la vente. Le laitier, provenant des fonderies, recelait aussi parfois des blocs de fonte où adhérait un peu de crasse. Tout partait à la ferraille qui se vendait bien à l'époque. Combien de stères de bois, coupés dans les talus ou le long des accotements pendant les heures de travail puis transportés avec la camionnette a-t-il également vendu ! Chacun avait sa petite pièce...

Il ne fallait surtout pas oublier notre chef qui se chauffait au bois. Une fois l'an, notre camionnette allait chercher "*Tinot*" et son banc de scie. Ce jour-là, nous étions occupés, Lucien, Jojo, Robert et moi, qui à passer les morceaux de bois au scieur, qui à charrier les brouettes de bois scié, qui à les passer par le soupirail... Il fallait bien ajuster car les plus gros ne passaient pas et nous devions les fendre. Heureusement, le papier de la feuille de travail "*se laisse écrire*" et, nous ne portions pas "*scier le bois du chef*" ! Nous avons même déménagé deux fois notre ingénieur, sans porter "*déménagement*" !...

J'ai parlé de chef d'équipe. Le grade a été créé sur examen au début des année 1970. Je n'y ai pas participé. Robert Bouché a été reçu et nommé sur place. Cela ne dispense pas de travailler comme les copains mais donne un peu de responsabilité et améliore la paie.

Nous avons été obligés de nous adapter à la comptabilité analytique. L'heure de 60 minutes fait maintenant 100 parties, le quart d'heure, 25, etc. Il faut s'y habituer mais, pour nous, cela n'avait pas beaucoup d'importance.

En 1963, quand les Français d'Algérie durent quitter leur patrie, quelques-uns ont été accueillis par nos services. Ils furent logés en H.L.M. Parmi eux, un petit "*pépère*" célibataire vivant avec sa mère, nous l'appelions

"*Jeannot*", allait travailler à pied et venait rarement en équipe. Il grattait les grilles des garde-corps de ponts afin de les repeindre et, surtout, lavait les voitures des chefs. Un autre "*Pied Noir*" que nous avons bientôt connu, c'est M. Émile Lamarche. Il travaillait au parc où il a été chef. Il est resté à Vitry jusqu'à sa retraite et y est mort en 1991, peu de temps après son épouse.

Dernière année

Nous sommes maintenant en 1976, l'année de mes 55 ans. Je commence à penser sérieusement à la retraite. Je suis déjà un vieux !!! Le chef me ménage. Il emploie mes dons de bricoleur à faire maintes choses : je fais des bornes hectométriques en béton, je confectionne des moules, répare ou fais des panneaux. Je les peins. Je tonds même le gazon autour des bureaux...

Nous avons maintenant, pour les subdivisions, une bétonnière. Elle m'est bien utile. Les anciennes bornes kilométriques de la RN 4 ont été remplacées par de magnifiques choses en plastique armé de fibre de verre. Toutes les indications sont imprimées dessus et il n'y a plus à repeindre. C'est très léger mais ça a besoin d'être protégé. Nous leur faisons des socles en béton, ainsi qu'aux "hectos". Des balises ont été posées dans tous les virages et des glissières de sécurité et, tout au long de la RN 4, de petites balises portant un œil réfléchissant. La signalisation au sol est partout. Tout est fait pour la sécurité sur les routes... et pourtant !!!...

Je crois qu'il me faut partir pour laisser un peu de travail à mes successeurs !

Le 23 juin, je dis donc adieu à mes chefs et camarades. Au cours d'une petite réception, ils m'offrent, en remerciement de mes bons et loyaux services, quelques cadeaux. Je reçois un jeu de clés – je suis un peu mécanicien – et une ponceuse vibrante, autant d'outils pour m'occuper lors de ma retraite...

Nostalgie

Presque trente années dans la même maison, ça laisse bien des souvenirs et un peu de nostalgie. Je revois mes villages maintenant disparus : Nuisement-aux-Bois avec son maréchal-ferrant et son marchand de bestiaux, Chantecoq avec "*Constance*", une femme âgée, tenant seule son petit café. Je battais souvent sa faux, fauchais un peu d'herbe pour ses quatre lapins. Elle me payait un verre de vin et nous parlions un peu. Ferdinand, Robert, Alphonse qui "*éclosait*" des poussins, Félicien, Georges, Lucien et, tout en bas, vers Nuisement, le maire, M. Augustave Moyse... Souvent, quand je travaillais dans les parages, curant un fossé ou enlevant la boue des rives, il m'appelait, débouchait une bouteille de vin de sa vigne – pas vraiment un nectar, mais enfin ! — et nous parlions. "*Il parlait surtout la pêche, sa vigne, la guerre de 14 et puis le lac*". Ce lac qui me fit partir de Nuisement et qui fit partir tous ces braves gens.

Les copains de travail

Je revois tous mes camarades de travail. Peu sont encore vivants : le chef Marcel Morlet dit "*Le Bayot*", à bicyclette, les pans de son veston battant comme les ailes d'un tiercelet, Ferdinand Jacquot dit "*le Prussien*", tueur de cochon, Jamain de Moncetz-l'Abbaye, "*Le Héron*" à cause de la héronnière de l'abbaye, Gréau de Larzicourt, "*Le Vannier*" ou "*Le Museau d'veau*" car il avait eu le nez cassé, Jean Briquet, "*Le Breton*", Caron de Landricourt, "*Découci*", du nom d'un curé qui aimait trop les petits garçons ! Maurice Meunier des Grandes Côtes, "*Le Coq Rouge*" ou "*Côrouge*" car il avait la face rubiconde et sa femme "*La Poule Noire*" qui était fort brune, Camille Caron, "*L'Ecureuil*" qui grimpait bien aux arbres et notre vétéran Abel Chéry de Giffaumont "*Bebel*", quant à moi, Jules Rosier, j'étais "*Julot*" – Je ne sais pas si j'avais un autre surnom. Le bleu, Serge Milon, "*Le Fellagha*", gendre du "*Bayot*" avait la peau brune et la barbe noire au moment de la guerre d'Algérie. Avec moi, c'est le seul rescapé de l'équipe...

Vitry-le-François

En arrivant à Vitry, je ne perds pas tout de suite l'entraînement à bicyclette. Comme à Nuisement, nous incluons un peu le temps de voyage dans le travail. Il faut quand même prendre le temps de manger et de "*faire un petit midi*" ! J'aurai, par la suite, un cyclomoteur puis, habitant Marolles, une "2CV Citroën".

Puis, vint le temps de la camionnette...

Notre plus grand plaisir, pour fêter la fin de semaine, était de trouver un petit café dans un village afin d'y célébrer – en douce – un anniversaire ou une fête. Une bonne bouteille, parfois une boîte de biscuits... Jojo aimait bien cela et nous étions contents. Nous invitions parfois notre chef... qui ne se faisait pas trop prier. Nous aimions aller à Glanens chez M^me^ et M. Delaporte qui faisait aussi le "rebouteux". Le camion était caché dans une ruelle. La St Robert se fêtait à Courdemanges, chez Robert Brocard. Il y avait encore des cafés-épiceries dans nombre de communes. Maints ont aujourd'hui disparus.

Jojo a plus de 80 ans, a bon pied bon œil et habite maintenant en H.L.M. Robert, à la retraite, habite en ville. Je les vois de temps en temps. Notre chef, Jacques Fondeur, prend sa retraite en Bretagne.

Cela fait aujourd'hui 17 ans que je suis à la retraite et je ne suis pas trop malheureux. Tous les mois je touche mon pécule. Je suis encore en bonne santé. J'ai mon Anne-Marie, mes enfants et petits enfants, ma maison et mon jardin. Une ou deux fois l'an, nous faisons un séjour avec des "A.S.C.E.E." (Association Sportive, Culturelle, Entraide, Équipement) où nous retrouvons des collègues de toute la France. Je ne suis pas mutualiste... C'est bien dommage.

Je n'ai pas l'impression d'avoir trop gâché ma vie et espère profiter de ma retraite quelques années encore...

A Luxemont-Villote, le 30 janvier 1993
Jules ROSIER

Sauf mention particulière les photographies ont été prises par l'auteur lors de la "Porte ouverte" organisée au Parc de Troyes par les Ponts-et Chaussées de l'Aube.

LES SOCIÉTÉS DE PHOTOGRAPHES AMATEURS TROYENS - 1896/1914

FOLKLORE DE CHAMPAGNE N° 135

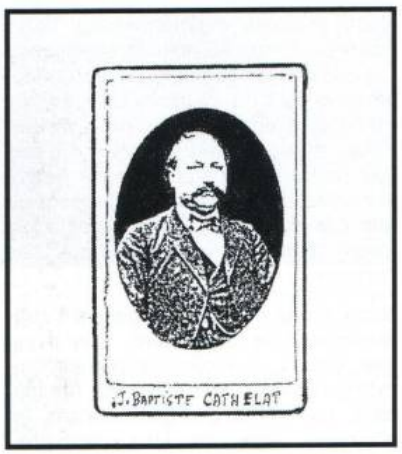
Suite à votre étude des photographes troyens à la fin du siècle dernier, j'aimerais savoir si vous avez eu connaissance de "*CHANIER, PHOTO A JOIGNY*" – peut-être photographe ambulant) – ayant tiré les portraits de mon grand-père paternel, Pierre Cathelat et de son frère Baptiste Cathelat, vers 1875, probablement à Troyes.

Par ailleurs, j'aimerais obtenir quelques renseignements sur les marchands d'étoffes ambulants et les chaudronniers étameurs ayant exercé dans votre région.

Un oncle maternel de mon grand-père, *Guillaume RAYNAUD*, marchand d'étoffes ambulant (tissus et vêtements), originaire des Loubières de Rageade dans le Cantal, est décédé le 20 avril 1858, à l'âge de 30 ans à Rhèges (Aube) dans la maison de son ami *Pierre CONARD*, 48 ans, cultivateur. Un inventaire après décès aurait peut-être pu être fait par un notaire du lieu ?

Suite à ce décès, son frère, *Jean RAYNAUD*, né en 1837, lui succède et continue le commerce dans nos villages. Marié en 1862 à Tiviers avec Marguerite BEAUFORT (1843-1938), ils voyagent ensemble sous l'enseigne "*RAYMOND BEAUFORT*" jusqu'en 1880 puis s'installent à Palageat-de-Saint-Georges dans le Cantal où Jean meurt à 49 ans le 20 janvier 1887.

Leurs tournées de vente se faisaient dans les villages suivants : Savières – Chapelle-Vallon – Les Grandes-Chapelles – Premierfait – Rhèges – Charny-le-Bachot – Longueville – Etrelles – Granges-sur-Aube – La Chapelle-Lasson – Angluselles – Corroy – Faux-Fresnay – Courcemain – Courgançon – Semoines – Champfleury... Ils se fournissaient à Troyes auprès des Etablissements Darnet & Honnet, Loiselet & Cie, Leduc Hü, Alphonse Simonnot, Leduc & Legros, Fleuret & Raclos, Billiot Aîné,



Contant-Joly & Cie, Raby-Simonnot, Chaussin Frères, Michaut & P. Martinot, Gander-Lua, Gilles & Simplot, Adrien Covard, J.B. Dodier & Collot.

En 1866, mon grand-père *Pierre CATHELAT* (1849-1935) âgé de 17 ans, quitte la ferme paternelle qui comptait six enfants, rejoint ses oncle et tante et voyage avec eux dans votre région en tant que chaudronnier rétameur ambulant. En 1870, il est mobilisé à la Garde Nationale du Cantal. En 1871, il ne revient pas dans l'Aube mais fait ses tournées de chaudronnier dans le Rhône, la Saône-et-Loire puis en Bourgogne. En 1873 il s'installe à Recey-sur-Ource comme marchand d'étoffes ambulant. Il fera des tournées durant plus de 30 ans et aura divers fournisseurs à Troyes : Loiselet & Cie, Darnet & Honnet, Serisier & Martin, Richer-Hü, Contant-Joly, J. Depontailler, etc... et Emile Gourmand à Bar-sur-Seine.

Enfin un autre oncle maternel de mon grand-père, *Jean ROCHETTE*, cultivateur à Celoux (Cantal) est décédé à l'âge de 59 ans le 25 janvier 1887 aux Noës-près-Troyes lors d'une campagne de chaudronnier-étameur faite en compagnie de son fils Jean Rochette (1860-1931).

Je vous joins trois photocopies :
1 – Facture "Cathelat frères à Recey-sur-Ource"
2 – Facture "Achalme, A la Ville de Saint-Flour", 34 rue d'Orléans à Troyes. Si l'on se réfère à son enseigne, Achalme pourrait bien être originaire de St Flour où ce patronyme existe encore.
3 – La voiture de commerce "Bazar de la côte d'Or" de Firmin MAINGAUGE (1881-1923). Celui-ci, originaire de Pradel, commune de Jaleyrac (Cantal) passait, vers 1908, à Colmier-le-Haut en Haute-Marne et voyageait dans la région de Recey-sur-Ource (Côte d'Or). La photo a été prise devant l'église d'Aignay-le-Duc vers 1905.

– Les portraits de Pierre et J.B. CATHELAT.

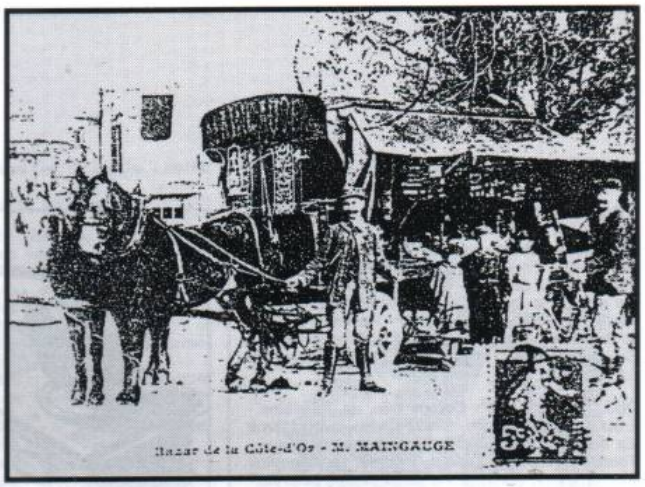
Pierre CATHELAT (1849-1935), marchand d'étoffes ambulant dès septembre 1873, voyageait avec une voiture semblable à celle de Maingauge dans les cantons de Recey-sur-Ource, Auberive, Grancey-le-Château et Aignay-le-Duc. Le 25 avril 1892, il se fixe à Colmier-le-Haut. Il prend, avec son épouse, une patente de marchand de Nouveautés, Epicerie-mercerie. En 1910, il cesse son commerce.

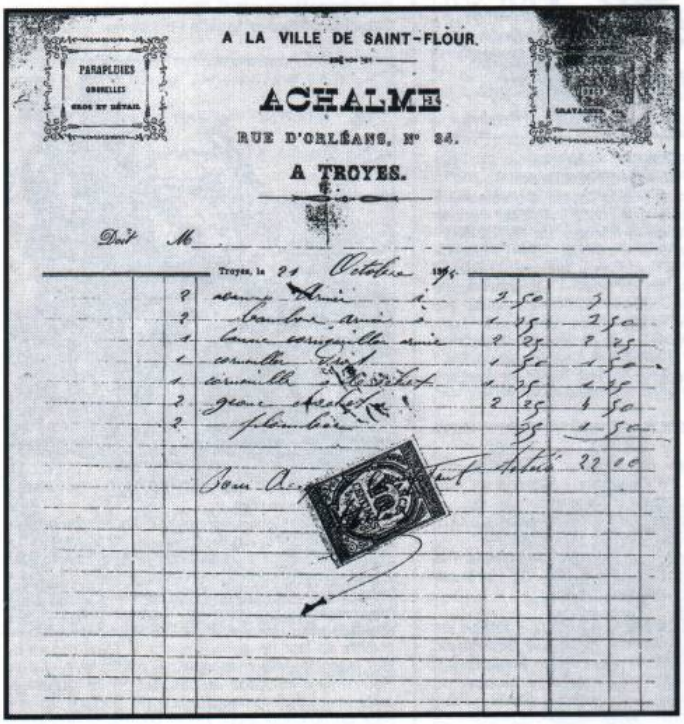
Jean-Baptiste CATHELAT (1846-1923) s'associa à Pierre de décembre 1873 à 1885. Il s'était spécialisé dans le commerce des parapluies.

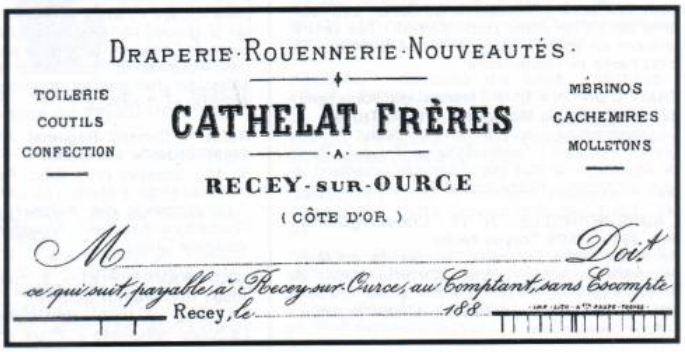
Tous deux sont nés au village de "Le-Pont-de-Léry", commune de Lastic dans le Cantal.

Louis CATHELAT
12, rue Dom Edmond Martène
21000 Dijon

EL EN CHEIT-BEL EN CHE







L'ESCARBOUCLE - N° 14 - Amis du PNRFO - Maison du Parc - 10220 Piney
Petit marché deviendra grand - Nature : savez-vous les arbres - Environnement : les Attila mis au pas, mais pas tout de suite - Nouvelles ornithologiques : les pics de la forêt d'Orient - In memoriam : Jean Mailly - L'Escarboucle jeunesse - Patrimoine : dans le Briennois, attention aux restaurations abusives - Savez-vous que... - On a lu... - Portrait : Dosches, un village du Parc.

DIALOGUE - N° 19 - Comité dép. de Tourisme - 2 bis, bd Vaubécourt - 51000 Châlons sur Marne
En automne, les touristes se préparent à l'appel - Tourisme vert et paracommercialisme : pour en finir avec le mythe et réconcilier les acteurs - Bons baisers du lac du Der.

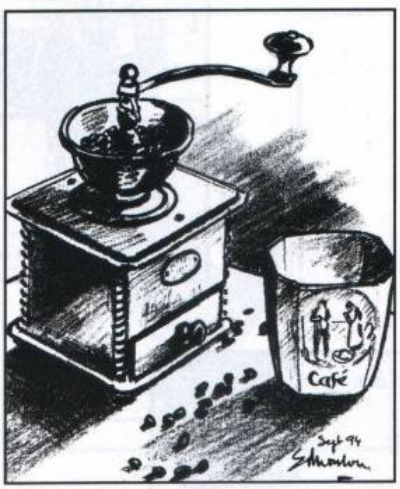
PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA MONTAGNE DE REIMS - N° 60 - 51460 Pourcy
Une autre façon de voir les faux : éléments d'exception du patrimoine naturel national, les Faux de Verzy sont victimes de leur succès - La migration...

C.R.L. - N° 22 - 7 pl. Audiffred - 10000 Troyes
La Champagne-Ardenne à travers l'édition nationale - Les éditeurs de la région ont fait paraître - Du côté des Musées - Revues, bulletins, ouvrages auto-édités - Expositions, manifestations, animations - A propos des bibliothèques...

RACINES HAUT-MARNAISES - Centre généalogique - BP 175 - 52005 Chaumont cedex
N° 11 - *La vie du C.G. 52 - "Le Grand méchand loup" - A.F. Miot, comte d'Empire - Famille Martin - Que de fautes !...*
N° 12 - *La vie du C.G. 52 - Famille Renard à Damblain, Lamarche et Bourbonne-les-Bains - Les habitants de Voidey partis pour l'Algérie - Les contraventions de police - La paroisse d'Aillianville - "Ça c'est passé en Haute-Marne"...*

TRAIT D'UNION - N° 3 - Maison du Boulanger - 42, rue Paillot de Montabert - 10000 Troyes
La gourmandise ; est-elle un vilain défaut ? - Une grande inconnue : l'andouillette de Troyes - Pierre de Montmaur, le plus grand parasite gourmand de tous les temps - Péché capital ?...

L'AUBE NOUVELLE - N° 11 - Conseil général - B.P. 394 - 10026 Troyes cedex
Au fil de l'Aube - Jacquot, le chocolat en fête - Nucléaire et Aube - Didier Bienaimé, Jésus de Troyes - Le RMI, six ans après - Sports - Sous le charme des maisons auboises - L'Aube pratique - L'Aube buissonnière...



TERRES ARDENNAISES - N° 48 - 21, rue Hachette - 08000 Charleville-Mézières
Boire du café - Autour des tables ardennaises - L'auberge de Verlaine à Juniville - Au clair de lune - Une halte au café de la frontière de Regniowez - Cuisines du XVII^e à Boult-aux-Bois - Sur le marché de Vouziers en 1794 - Antoine-Chrétien, épicier du Pont d'Arches à la fin du XVIII^e - La chocolaterie Turenne 1899-1969 - Boisson du temps passé : le pressoir à cidre de Margy - Les recettes de boissons à faire soi-même - Les recettes du temps de guerre (1914-18 / 1940-44) - Que buvait-on sous l'occupation ? - Géographie des foires et marchés seconde moitié du XVIII^e-XX^e siècle...

LA GAZETTE DE CHAOURCE - MJC - 10210 Chaource
N° 274 - *Le temps du souvenir : Villiers-le-Bois 1944, la libération de Chaource - Flanerie en Vallage - Croquer la pomme à Crogny !...*
N° 275 - *Journal d'une jeune fille en 1904 - S.O.S. Fruits oubliés ! - René Bailly...*
N° 277 - *La pisciculture à Sivrey - Les années à la terminaison par 4, de 1524 à 1954 - La vie quotidienne pendant la guerre de 29-45...*

HORIZONS D'ARGONNE - N° 66-67 - Office de Tourisme - Place Leclerc - 51800 Ste Menehould
St Hilairemont de 1530 à 1850 - Une rivale champenoise de la bête du Gévaudan - Le pressoir de Beaulieu et la Révolution - Inventeur génial ou farfelu, le teinturier Millot de la Neuville-au-Pont - Le Dr Dorin (1789-1882) - Un Argonnais oublié - Le nœud ferroviaire de Ste Menehould - Folklore argonnais, calendrier des coutumes - Buzancy à la belle époque - J'avais 11 ans en 1914 - Les débuts de la guerre 14-18, la vie dans un village, Dampierre le Château - Un peuple en armes - Les curés des Ardennes et l'occupation allemande 14-18 - Mémoires d'un gardien de vaches honoraire - Ste Menehould (1940-42)...

R.C.A. - Conseil Régional - 5, rue Jéricho - 51037 Châlons sur Marne
N° 16 - *Essoyes et la "tribu" Renoir - L'amour du troupeau et de la liberté - La cathédrale de Langres - Le comptage des animaux Etre étudiant en Champagne-Ardenne - Musée de l'Ardenne - La vallée de l'Ardre...*

LOU CHAMPAIGNAT - 3, rue de la Station - 10600 Barberey St Sulpice
La veillée de Noël - La Champagne pouilleuse - Largeotte, Messuelle et Poule grasse...

PAYS DE BOURGOGNE - 11, bd Ml Leclerc - 21240 Talent
N° 165 - *Des poutres engoulées en Bourgogne - La maison de la lave et de la pierre - dossier : la libération de la Bourgogne...*
N° 166 - *Romain Rolland et Colas Breugnon, Bourguignons - De quelques puits à balancier - Dossier : Halage et touage - L'étrange tombe de Marigny-la-Cahouet - De coloribus...*

STE DES ANTIQUAIRES DE PICARDIE - Musée - 48, rue de la République - 80000 Amiens
N° 631 - *St Gérard de Corbie et l'abbaye de la Sauve-Majeure - Joseph Dewaguet, maître cordonnier en viel (1720-1769)...*
N° 632 - *A St Riquier, sur les traces de Nithard - Anthropologie médico-légale des restes présumés de Nithard - Nithard, petit-fils de Charlemagne...*
N° 633 - *Amiens, 25 germinal an II, 15 prairial an II, 2 thermidor an II - Paris, 29 messidor an II - Dans les prisons d'Amiens en l'an II...*

G.A.R.A.E./ HESIODE - 91, rue Jules Sauzède - 11000 Carcassonne
"Hésiode, Cahiers d'ethnologie méditerranéenne" vient de publier un ouvrage de 320 pages "LA MORT DIFFICILE". Toutes les sociétés ont classé à part les morts exceptionnelles : les soldats, les corps perdus en montagne ou en mer, les âmes qui font leur purgatoire sur terre, les maudits que l'on doit exécuter selon les rites qui protègent les vivants de leur dangereux retour,... tous exigent de leur société une manipulation particulière. De la Roumanie à la Galice en passant par la Kabylie et, aussi et surtout, par la France du Sud, ce volume offre un parcours inédit parmi ces morts difficiles.

LEMOUZY - 13, place Municipale - 19000 Tulles
N° 132 - *Lettres et traditions limousines - Le miracle des Ardents - L'Union des Conservateurs de la Corrèze en 1889 - La fontaine de Ste Ursule - Viam et ses environs - Creusoise à Nouméa - La villa gallo-romaine du "Boin" - Les prisonniers de Napoléon Ier en Corrèze...*

AGUIANE "LE SUBIET" - SEFCO - Les Granges - 17400 St Jean d'Angely
N° 183 - *Vie de la Société - Les "prisonniers marins" de l'an II dans le district de Cognac - Les séjours d'Alfred de Vigny au Maine-Giraud - Quand les Saintongeais du XVIII^e savaient compter - Notes sur quelques moulins à fer et forges de l'Est charentais...*
N° 184 - *La lettre et la marque, vêtement et linge domestique dans le Poitou-Charente - Les livres de comptes d'un ménage d'instituteurs (1924-1969) - Une école rurale de 1915 à 1921 à la Chapelle des Pots - Une institutrice d'autrefois...*

N° 185 - *Les acadianismes : l'exemple du français de Terre-Neuve - L'élevage des baudets et des mulets dans le Nord-Charente - L'huitre et les collecteurs - Evocation de mon enfance poitevine...*

BIBLIOMAX - 14, en Enfer - 55140 Chalaines
Dans sa sélection de Noël, le libraire-muséographe propose 410 ouvrages et périodiques dont les prix varient de 20 à 200 F. Avis aux amateurs...

EKLITRA - BP 542 - 80005 Amiens cedex 1
N° 28 - *Les substituts de "dont" en Picard - Jeux d'enfants en Picardie - Sobriquets de villages - Littérature...*
N° 3-4/94 - *Ce bulletin rassemble les témoignages, les chansons et les poèmes anonymes des années terribles de 1914-1918.*
N° 79 - *Numéro spécial "LA PROSTITUTION À AMIENS AU XIXe" thèse du Dr Benoit Clais soutenue le 11 février 1986.*
N° 80 - *Numéro spécial "LA POPULATION DE NAMPS-AU-VAL DE 1700 À 1950", étude de la population rurale d'un village de l'Amienois par Fabienne Bliaux.*
N° 85 - *Numéro spécial "EUN KARTRON D'PRODE DANS LE PARLE PICARD D'ANOR" par Jean-Noël Carion.*

LE LIAN - Bertaeyn Galeizz - Le Bourg - 35160 Le Verger
N° 75-76-77-78 - *Gazett de gimauntemant à Bertaeyn Galeizz...*

LE VIQUET - N° 105 - PTPN - BP 540 - 50010 St Lô cedex
La légende du bienheureux St Girbou - Les légumes du Coutançais et du bocage normand - Témoignage d'Estelle Fatout - Culture maraîchère - Evolution du nom de St Lô...

LINGUISTIQUE PICARDE - 3, rue Victor Hugo - 80000 Amiens
N° 130 - *Les noms des communes du canton de Corbie - Le saule et l'aulne en Picardie - Comptines - Termes relatifs à la bourrellerie...*

N° 131 - *Remarques historiques, étymologiques et toponymiques sur la partie orientale du litus saxonicum de Gaule et sur Quentovic - Etudes du picard...*

FOLKLORE DE FRANCE - CNGFF - 160 Traverse de Russan - 60000 Nimes
N° 241 - *Les Havrais et la mer - Les murs qui parlent - Avec les Vikings IXe-Xe siècle...*
N° 242 - *Eclairage à travers les âges dans le grand Sud-Ouest - En Bigorre, l'habitat dans le Haut-Adour...*

CH'LANCHRON - 8, place Gal de Gaulle - 80100 Abbeville
N° 57-58 - *Nombreux textes en picard...*

MUSIQUE BRETONNE - Dastum - 16, rue de Penhoët - 35065 Rennes cedex
N° 130 - *Contribution de Luzel à l'enquête Ampère-Fortoul - Biniou-bombarde, enregistrements historiques - Suite de gavottes Montagne...*
N° 131 - *21 ans de musique de Jean Baron et Christian Anneix - Peillac valorise son environnement...*
N° 132 - *Les moissonneurs de la tradition orale dans le Vannetais - Louise Riou née Le Bonniec...*

MYTHOLOGIE FRANÇAISE - N° 173 - B. Sergent, 3 rue St Laurent - 75010 Paris
Deux navigateurs celtiques : St Mathurin de Larchant et le Roi Baco de Nantes - La licorne ou l'autre cheval des eaux - Etude d'un berger basque en Soule : Urdanka - La colline Ste Agathe - L'ancien carnaval de St-Pol-sur-Ternoise.

LE TOUPIN - J.-C. Peretz - "Limouzy" - 47380 Pinel-Hauterive
N° 51 - *Fichoutil N° 38 Paroir.*
N° 52 - *Teneur de pieds à 9 ans, frappeur à 13 - Le batissoir - Fichoutil N° 39 cuiller de charron.*

JOURNAL DE LA VIEILLE FRANCE - BP 15 - 95221 Herblay cedex
Histoire, curiosités, bibliophilie, art de vivre, coutumes, beaux-arts, ethnographie, sciences, traditions populaires, techniques, collections... Des articles sérieux, des échos d'autrefois, des illustrations et des illustrateurs (Grégori, Barberousse) et des rubriques : cartes postales, critiques de livres et documents (Sur le lutrin), revue de Presse (Dans les Gazettes), Expositions et Foires aux vieux papiers et CP (Jours de chine), page bibliophilique (Livre et Culture), questions et réponses (Je voudrais bien savoir) et le Dictionnaire de la Vieille France par et sous la direction de Michel Barbier, avec le concours des abonnés et des lecteurs... Abonnement 220 F pour 12 numéros.

GLOSSAIRE DES PATOIS DE LA SUISSE ROMANDE - 6, avenue Du Peyrou - C H 2000 - Neuchâtel - Suisse
95e rapport annuel - 1993 - avec bibliographie linguistique 1992-93.

EL BOURDON - A.L.Wa.C. - Rue de Namur 600 - 6200 Chatelet - Belgique
N° 467-468-469-470 - *Organe officiel de l'Association littéraire wallonne de Charleroi (1908), de la Fédération littéraire wallonne de Hainaut (1910), de la Commission d'Activités "Wallon à l'Ecole" de Charleroi (1984) et du Centre d'Etudes du Wallon*

occidental de la Région carolorégienne (1986), publié sous le patronage du Ministre-Président de l'Exécutif de la Communauté française de Belgique, du Gouvernement de la Province de Hainaut et du Bourgmestre de la Ville de Charleroi.

N° Spécial - *COME DISEUT M'GRAND PERE, proverbes et dictons en wallon carolorégien par Robert Arcq.*

NUETER - Via Mazzini 206 - 40046 Porretta Terme Bologna - Italie
N° 2/94 - *Storia, tradizione e ambiente dell'arlta valle del Reno bolognese e pistoiese.*

ANTROPOLOGIA PORTUGUESA - Universidade - 3000 Coimbra - Portugal
Vol. 12/94 - *Identidades culturais e desenvolvimento - Gerir as distâncias mobilidade e recomposiçao identaria - As mulhere e o mercado de trabalho : o caso da Italia do Sul e o de Portugal - Rutuais funerarios dos dois lados do Atlântico...*

MIC ROMANIA - Bd Leopold II, 44 - B 10800 Bruxelles - Belgique
N° 2/94 -3/94 - *Littératures en langues romanes de moindre expansion.*
Vol. 2 - *POESIE DE WALLONIE EN LANGUE PICARDE, WALLONNE ET LORRAINE. Ce second volume est un ouvrage collectif qui reprend les communications qui furent faites lors d'un carrefour européen de l'Association des Ecrivains belges de Langue française.*

AU PAYS DES RIEZES ET DES SARTS - Noël Depoix - Regniowez - 08230 Rocroi
N° 134 - *Captivité en Allemagne - Lettre du Congo d'un enfant de Cul-des-Sarts - A propos de l'Hôtel des Postes de Chimay dit "Hotel Savary" - Les Renault, facteurs d'orgues à Signy-le-Petit...*
N° 135 - *Un héros de chez nous Claude Hennequin de Villermont - La douane de naguère...*

FUELLAS - Consello d'a fabla aragonesa - TP147 - 22080 Uesca - Espagne
N° 101-102-103 - *Fuellas d'informazion d'o Consello d'a fabla aragonesa, publicazion bimestral en aragonés creyata en 1978.*

RASSEGNA delle Tradizioni popolare - Via Genova 30 - 70024 Gravina in Puglia (Bari) - Italie
N° 3-4 - *Rivista trimestrale di ricerca scientifica demologica folklorica antropologica, Organo del Centro Studi di Storia delle Tradizioni popolari di Puglia, Basilicata e Calabria, Instituto Meridionale di Studi demoantropopogici.*

Cette rubrique est la vôtre.

*Vous nous écrivez en précisant vos nom, adresse et numéro de téléphone et en proposant l'échange, l'achat, la vente d'un objet. Votre annonce passera — **gratuitement** — dans le prochain numéro de la revue.*

— Vos annonces ne doivent concerner uniquement que des objets anciens ou de collection.

— Les biens immobiliers, les animaux et tous les objets n'entant pas dans les catégories "collection" ou "antiquités-brocante" ne seront pas admis.

— N'ayant aucun caractère commercial, ces annonces ne mentionneront aucun prix.

— Chaque annonce comportera au maximum 5 lignes sur une colonne de 13 cicéros. Soit 210 signes, intervales compris, lisiblement écrits.

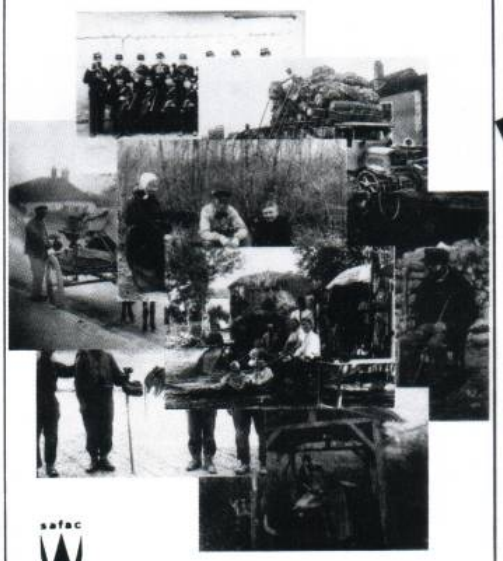
— Sauf demande expresse, l'annonce publiée ne portera que le numéro de téléphone de l'abonné. Nous ne communiquerons aucune adresse.

— Cette rubrique, gratuite, est exclusivement réservée aux abonnés.

— Aucune demande émanant de professionnels ne sera acceptée.

La rédaction se réserve le droit de ne pas publier les articles qui ne respecteraient pas ces critères.

- Cherche cartes postales, photos, livres, etc. relatifs aux communes de **Pel-et-Der, Précy-St-Martin, Montangon, Précy-Notre-Dame** pour copie ou achat. ☎ 25 92 44 13.
- Recherche documents et livres anciens concernant la commune de **Saint-Mard-sur-le-Mont** (Marne) pour achat ou reproduction. ☎ 26 60 00 21.
- Achète cartes postales anciennes sur **Châlons et villages marnais** ainsi que sur **Alger et petits villages d'Algérie** - sauf scènes et types. Vends **Le Panorama 1914/18 Tomes 1 - 2 - 3.** ☎ 26 21 04 11.
- Recherche documentations, cartes postales, photos, livres, etc... relatifs aux communes de **Précy-Saint-Martin, Précy-Notre-Dame,**. pour reproduction, achat ou échange. ☎ 25 79 92 65.
- Recherche documentation et renseignements généalogiques sur toutes les personnes vivant ou ayant vécu portant le nom de **RIDEY,** dans le département de l'Aube ou autres. ☎ 25 79 92 65.
- Recherche documents, cartes postales, livres, concernant la commune de **Auve** (Marne) pour reproduction, achat, échange. ☎ 26 60 25 52 (le soir).
- Marie-Cl. Galloyer-Herlequin, 52120 **La Ferté-sur-Aube,** achète ou échange tous documents concernant son village.
- Cherche tous documents anciens, livres, factures, chromos, concernant le **travail du bois**. ☎ 25 03 51 42.
- Achète, échange, cartes postales anciennes présentant des villages animés du **Département de l'Aube.** ☎ 26 81 00 56.
- Je recherche trois cartes postales de **Faux-Fresnay** : Le café Prunier - Le moulin et la scierie - Le débit de tabac. ☎ 26 42 76 85.
- Cherche C.P.A. et photos de **St Parres aux Tertres, Baires, Les Vieilles Vignes** (hameau) et **Rosières** (Aube). ☎ (après 19 h) : 25 82 08 45.
- Recherche les **plaques fiscales de vélicipède** de 1899 - 1907 - 1911 et **récépissé** de 1950. ☎ 25 82 08 45 (après 19 h).
- Achète **livre d'Yves GIBEAU** "Le Grand Monôme" paru en 1948 aux Editions Calmann-Levy. ☎ 26 40 18 79.
- Recherche cartes postales (ou photocopies C.P.) concernant les **attelages de chevaux** en travaux des champs, trafic urbain, transports de marchandises (attelés) pour la période 1820-1890 en Champagne-Ardenne. ☎ 26 68 00 05.
- Achète cartes postales anciennes sur **Pont-Sainte-Marie, Lavau** et supercartes sur Troyes. ☎ 25 80 15 26
- Recherche doc. sur Hte-Marne, canton de **Vignory, Froncles, Vraincourt, Vieville** (métallurgie), achète **fers à repasser** et autres objets en fonte, **buffet deux-corps** (Champ. ou Lorr.) et bibliothèque. ☎ 26 21 36 39 le soir.
- Recherche cartes postales, vues du **train départemental Les Riceys - Polisot - Cunfin.** Particulièrement vues de Verpillères - Cunfin et Halte du Valdry ou Halte de Grancey-sur-Ource (Aube). M^me^ Arrivé M. - B.P. 2 - 78330 Fontenay le Fleury.
- Recherche documentation, cartes postales, livres... relatifs à la commune de **Lantages** (Aube) pour reproduction, achat, échange. ☎ 25 82 50 60
- Vends 72 n^os^ hebdo. **"Fillette"** décembre **1929** à avril **1931** et 30 n^os^ hebdo. **"Le Bon-Point amusant"** mars à décembre **1927**). ☎ 25 79 31 67
- Vends lots de 100 petites CPA/CPSM/CPM **CHAMPAGNE-ARDENNE** et régions limitrophes. ☎ 25 81 37 25
- Cherche CP **Sainte-Maure** et **Culoison** (10) contre CP diverses CHAMPAGNE ARDENNE. ☎ 25 81 37 25
- Achète cartes postales de villages de la **Marne et de l'Aisne.** ☎ 61 34 69 87



NOUVEAU

Ces cartes-postales numérotées, remarquables reproductions de photographies anciennes, sont offertes en cadeaux à nos fidèles abonnés.

1. Chaource 1884 - La Philharmonique
2. Bussière-les-Belmont début XX^{e} - Laveur de Vannerie
3. Nuisement-sur-Coole 1905 - Papa Mémé et son épouse
4. St Julien-les-Villas 1934 - Marchand ambulant
5. Arc-en-Barrois 1900 - L'hiver en forêt
6. Mairy-sur-Marne 1914-18 - Vannières
7. Villiers-Herbisse début XX^{e} - Promenade du coq
8. Breuvery 1905 - Au lavoir

CARTES POSTALES

Collection "FOLKLORE DE CHAMPAGNE"
Série numérotée à tirage limité

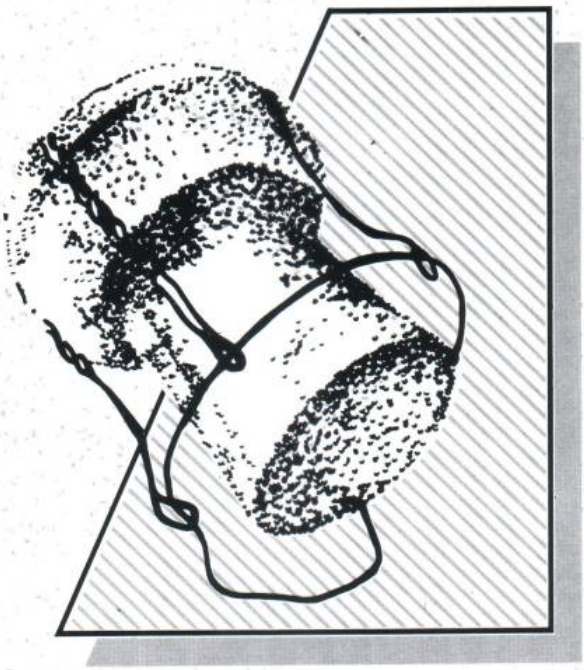
Une série de 8 reproductions, en bichromie sépia, de photographies anciennes typiques de la vie régionale du début du siècle.

La série (8 C.P.)	**50 F + port 6,20 F**
A l'unité	**7,50 F + port 2,50 F**

(*Dans la limite du stock*)

Charles Collin

CHAMPAGNE



DEFONTSOYES

ON PEUT CHANGER DE LOOK ET RESTER TOUJOURS LE MÊME

CHAMPAGNE CHARLES COLLIN - DEFONTSOYES 10360 FONTETTE Tél. 25 29 60 63

à consommer avec modération

Imprimé en France - Imprimerie LEDUCQ S.A., 51510 FAGNIÈRES – Dépôt Légal 1er trimestre 1995 – Directeur de la publication Gilbert Roy – Commission paritaire n° 53035